TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 grudnia 1938 r. | NR 23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

ZAGADNIENIE KOMUNIKACYJNE WIELKIEGO POMORZA

(Referat wygłoszony na Izbowej Komisji Komunikacyjno - Turystycznej w dn. 7 grudnia br.)

Wśród czynników, które hamują rozwój gospodarczy Pomorza, na czoło wybija się niewątpliwie przede wszystkim zagadnienie komunikacyjne, pomyślne rozwiązanie którego może zadecydować o przyszłości gospodarczej tej połaci kraju.

W dalszych wywodach postaram się oświetlić to zagadnienie z czysto praktycznego punktu widzenia, wysuwając tylko te tezy, realizacja których obecnie i na najbliższe 5—10-lecie nie nasuwa poważniejszych trudności. Tezy nasze uważam za zupełnie realne, i nawet przy obecnych skromnych budżetach państwowych i samorządowych — za wykonalne. Z tego powodu unikam wysuwania tego, co wymaga poważnych wysiłków finansowych ze strony państwa czy samorządów.

Wywody dalsze dzielę na dziedzinę:

I spraw kolejowych
II spraw komunikacyj kołowych
III spraw żeglugi śródlądowej i
IV spraw turystycznych.

I. Sprawy kolejowe. O ile chodzi o stronę techniczną i potrzeby lokalne, można przyjąć, że Pomorze jest wyposażone w dostateczną sieć komunikacyjną kolejową pod warunkiem jednak, że w sieci kolejowej z czasem zostaną przeprowadzone dodatkowe korektury, które usuną niekonsekwencje, wynikające z odcięcia przez nową granicę polityczną kilku ważnych węzłów kolejowych.

1) Z ważniejszych robót inwestycyjnych nasuwa się konieczność możliwego przyspieszenia budowy **II-go toru Herby — Nowe — Gdynia.** Linia ta pracuje z pełną wydajnością i wyzyskana jest do ostatnich granic. Nie ulega wątpliwości, że z chwilą przestawienia dróg eksportowych przez przemysł węglowy i hutnictwo Śląska Zaolziańskiego na porty w Gdyni i Gdańsku, obecna sieć kolejowa z południa na północ okaże się wysoce niewystarczającą.

Łącznie z tym wysuwa się konieczność znacznego powiększenia zdolności przepustowej linii Bydgoszcz — Gdańsk — Gdynia przez **budowę drugiego toru Sopoty — Gdynia.**

Jest to od lat stałym postulatem sfer portowych w Gdyni, dotąd dla niezrozumiałych dla nas powodów niezrealizowanym.

2) Przyłączenie Pomorza do macierzy zasadniczo zmieniło przeznaczenie dróg kolejowych i kołowych na Pomorzu. Cały szereg drugo i trzecio-rzędnych szlaków stały się dziś szlakami pierwszorzędnymi. Wyposażenie jednak techniczne skrzyżowań linij kolejowych z przejazdami szosowymi pozostało takie, jakie było przed laty 30-40.

Wobec wzmagającego się silnie z roku na rok ruchu na szosach pomorskich — koniecznym jest, by Dyrekcja Kolejowa poddała rewizji całokształt stanu technicznego i klasyfikacji przejazdów kolejowych, osobliwie w ożywionych turystycznych i tranzytowych rejonach północnego Pomorza.

W konsekwencji należy przystąpić do stopniowego i planowego usuwania skrzyżowań na jednym **poziomie kolei i szos.** W pierwszym rzędzie rozchodzi się o przejazd Subkowy i o znany przejazd za Puckiem, który już był przyczyną śmiertelnych katastrof. Tak samo o przejeździe koło st. Smentowo, na linii Smentowo — Skórcz.

Jednocześnie powinnaby Dyrekcja Kolejowa **zarządzić doprowadzenie** chociazby do przyzwoitego **stanu nawierzchni szosowej na przejazdach**, które są przeważnie w stanie wysoce niezadawalniającym.

3) Celem umożliwienia sprawniejszej obsługi rozgałęzionych drugorzędnych linij dojazdowych w obrębie D. O. K. P. Toruń, co możliwe jest tylko za pomocą lekkich wagonów motorowych, **należy wyposażyć Dyrekcję Kolejową w Toruniu w większą ilość takich wozów.**

4) Pomorze leży daleko od źródeł surowcowych z jednej strony, z drugiej — od krajowych rynków zbytu. Wskutek tego zdolność konkurencyjna pomorskich zakładów przemysłowych w porównaniu z przemysłem polskim, leżącym w bliskości zagłębi węglowych i G. Śląska, jest wybitnie nierówna.

Jako rezultat tego stanu widzimy stopniowy upadek i likwidację prosperującego dawniej przemysłu pomorskiego i nadnoteckiego. Prosperowanie to przemysł pomorski zawdzięczał jedynie preferencyjnym taryfom kolejowym niemieckim.

Ponieważ nie leży w interesie ogólnopaństwowym dalsza likwidacja i zanik tego przemysłu, lecz wręcz odwrotnie, dalszy jego rozwój zachodzi nieodzowna potrzeba **rewizji dotychczasowej polityki taryfowej w odniesieniu do zasadniczych surowców i półfabrykatów przywożonych na Pomorze, wzgl. fabrykatów masowo z Pomorza wywożonych.**

Ten stały postulat wysuwany był niejednokrotnie, osobliwie energicznie przez Radę Gospodarczą Pomorza w 1933 r. pod przewodnictwem p. min. Janty Połczyńskiego i doznał wtedy bardzo przychylnego przyjęcia. Dziś znów w formie najenergiczniejszej poddajemy go pod rozwagę.

Na zakończenie nie możemy nie wyrazić swego ubolewania, że zniesiono Dyrekcyjne Rady Kolejowe, umożliwiające stały kontakt z kierowniczymi czynnikami Dyrekcyj Kolejowych. Wznowienie podobnych periodycznych wspólnych konferencyj, o ile to byłoby możliwe, powitanoby z zadowoleniem ze strony sfer gospodarczych.

II. Sprawy dróg kołowych.

1)Istniejąca sieć bitych dróg kołowych w Woj. Pomorskim, za wyjątkiem 4 powiatów b. Woj. Warszawskiego, uważać można **dla ruchu lokalnego** za wystarczającą.

Zupełnie niewystarczające są połączenia zaplecza i reszty kraju z Gdynią i Wybrzeżem morskim. Nowe odcinki dróg, łączące zaplecze z Gdynią przez Zblewo, Nową Karczmą, Egiertowo — Żukowo z ominięciem W. M. Gdańska, ze względu na niezwykle kręte, wąskie i o niewyrównanych profilach pojedyncze szlaki, tylko chwilowo i na bardzo krótko zadawalają głód dobrej autostrady.

Wzmagający się z dnia na dzień ruch pojazdów mechanicznych, osobliwie ciężkich aut towarowych od i do morza, uniemożliwia już obecnie szybszą i nieprzerwaną komunikację do Gdyni. Sytuacja ta pogarsza się dosłownie z dnia na dzień i wymaga stanowczych posunięć.

Dlatego uważamy za konieczne w najbliższym już czasie przystąpić do budowy **prawdziwej szerokiej autostrady do Gdyni**, łączącej tylko pewne końcowe miejscowości najprostszymi liniami. Roboty te po stosownym wytrasowaniu i po dokonaniu wywłaszczenia potrzebnych terenów, rozłożone być winne na 5—10 lat i planowo realizowane etapami. Nie poruszamy tu strony finansowej, gdyż wykracza to poza ramy naszej konferencji. Jedynie chcielibyśmy wskazać na poważne zadanie ciążące w tej sprawie na Funduszu Pracy.

W ten sposób należałoby niezwłocznie zająć się budową względnie - rozszerzeniem i modernizacją:

a) **nowej prawdziwej autostrady** z kierunkiem: Świecie, Osie — Tleń — Gdynia;

b) rozszerzeniem i modernizacją szosy Bydgoszcz — Tczew osobliwie na niektórych odcinkach (Bydgoszcz — Nowe n. W.):

c) Zakończeniem rozpoczętej przy pomocy Funduszu Pracy drogi **Warlubie — Lubichowo.**

d) naprawą szosy Włocławek — Kowel.

Te 4 drogi specjalnie przeznaczone są dla obsługi naszych obu portów i rejonów morskich, i powinny być w odpowiedni sposób budżetowo traktowane i dotowane.

Należy nadmienić, że nieomal każda droga na Pomorzu o lokalnym ściśle przeznaczeniu jest w stanie znacznie lepszym, niż obecna niewierzchnia na głównym szlaku państwowym Bydgoszcz — Świecie — Nowe i Chełmża — Bielczyny (na niektórych odcinkach).

Jako drugie pilne zadanie uważamy ustalenie i rozbudowę magistralnych tras w środkowym i południowym Pomorzu z b. Kongresówki i Małopolski do Gdyni, które prowadzą obecnie przez Grudziądz. Jedyny jednotorowy most kolejowo - szosowy w Grudziądzu, obsługujący oba brzegi Wisły na przestrzeni około 60 km w rejonach najbardziej żyznych i zaludnionych Pomorza, jest zupełnie niewystarczający, co specjalnie uwidacznia się w dni targowe.

Wobec tego wydaje się koniecznym przyspieszyć rozpoczęcie budowy mostu przez Wisłę **pomiędzy Chełmnem a Świeciem** celem odciążenia mostu w Grudziądzu i skierowanie na tą drogę ruchu do Gdyni i na przyszłą autostradę. Jednocześnie należy podkreślić niemożliwość przedostania się promem przez Wisłę w Chełmnie i Świeciu w ciągu 4—5 miesięcy w roku, co wysoce hamuje rozwój 4 powiatów środkowego Pomorza.

2) Akcentujemy tu ponownie konieczność standaryzacji drogowskazów, osobliwie na trasie do Gdyni przez Grudziądz — Skórcz — Egiertowo — Żukowo oraz na turystycznych szlakach kaszubskich. To samo dotyczy drogowskazów tranzytowych w miastach i miasteczkach, których prawie wszędzie brak lub też są one zupełnie niewidoczne i nieczytelne.

Istniejące najnowsze przepisy pod tym względem winny być czym prędzej wprowadzone w życie.

3) Niektóre szosy państwowe znajdują się częściowo w stanie zupełnej ruiny wskutek braku funduszów na konserwację. Najgorszy stan wykazują niektóre odcinki najważniejszych szlaków tranzytowych mianowicie:

Inowrocław — Toruń — Grudziądz, Bydgoszcz — Tczew i Włocławek — Kowel.

Uważamy to za niedopuszczalne i domagamy się — jak już wspomniałem — **większych dotacyj budżetowych** celem umożliwienia należytej konserwacji tych szos. Poza tym zalecałoby się stopniowe zaopatrywanie szos tych w ulepszone nawierzchnie.

III. Sprawy dróg wodnych.

Postulatem całej Polski jest przystąpienie do planowej regulacji i usplawnienia Wisły. Na naszym terenie aktualną jest również sprawa budowy portów w Chełmnie lub Świeciu, wobec zakończenia obwałowania obu brzegów w Chełmnie oraz we Włocławku.

IV. Sprawa turystyki.

Ożywienie turystyki ściśle uzależnione jest przede wszystkim od stanu dróg i połączeń na Pomorzu.

Teren Pomorza dla coraz większego ożywienia turystyki nie potrzebuje żadnej atrakcji, gdyż ma ją w postaci bezkonkurencyjnego morza. Należy tylko dążyć do unormowania i unowocześnienia warunków bytowania nad morzem.

W tym celu należy:

1) popierać drogą ulg podatkowych — przede wszystkim komunalnych i miejskich — budowę, zakładanie i prowadzenie nowoczesnych hoteli i pensjonatów.

2) drogą sprawiedliwego normowania cen w sezonie, które na wybrzeżu są najwyższe w całej Europie, umożliwić szerszym masom pobyt na Wybrzeżu.

3) drogą popierania budowy garaży i warsztatów reperacyjnych wzdłuż głównych szos, w miastach i letniskach, zachęcać do turystyki samochodowej.

Poza tym celem wzmocnienia propagandy i umożliwienia należytej orientacji, winien Związek Miast Pomorskich wydać ilustrowany przewodnik po Pomorzu ze wskazaniem na okazy zabytkowe i atrakcyjne, wraz z dokładnymi mapami automobilowymi. Również poszczególne miasta zainteresowane we wzmożeniu się turystyki, winny wydać osobne przewodniki po swoich miastach.

Zagranica zrozumiała już dawno doniosłość takich propagandowych książek i ulotek w kierunku wzmożenia turystyki i przyciągania turystów. U nas zrozumienie to jest jeszcze bardzo nikłe. Należy pamiętać, że turystyka jest źródłem egzystencji i bogactwa całych krajów, miast i wsi.

Inż. Alfred Dziędziul.

MAKLER OKRĘTOWY W OŚWIETLENIU PRAWNYM

I. Makler okrętowy, jako określenie w języku potocznym.

Maklerem okrętowym nazywana jest w języku potocznym, używanym w obrocie morskim, osoba, która zarobkowo załatwia w porcie najróżniejsze sprawy, związane z żeglugą morską, w szczególności z wyjazdem i przyjazdem statków oraz z zawieraniem i wykonywaniem umowy przewozu, niekiedy także ze sprzedażą statków, przy czym osoba ta działa nie w imieniu własnym, lecz jako pośrednik lub na mocy specjalnego zlecenia. Nie jest to określenie maklera okrętowego w sensie prawnym, a w tym sensie, w jakim się faktycznie maklera okrętowego pojmuje w obrocie morskim. Jego rola, którą on odgrywa, wysuwa go mimo, że wykonywa w obrocie morskim funkcje natury pomocniczej, na pierwszy plan w tymże obrocie, gdy tymczasem armator, będąc przewoźnikiem, t. j. tym, który podejmuje się przewozu na morzu, oraz jego kapitan, który kieruje statkiem, schodzą na drugi plan, o ile chodzi o samą technikę załatwiania spraw przewozu w porcie. Makler okretowy jest w porcie duszą obrotu morskiego. Tłumaczy się to tym, że przedsiębiorstwa okrętowe, których główna siedziba jest zwykle poza portem, zwłaszcza, gdy chodzi o zagraniczne przedsiębiorstwa, muszą posługiwać się w portach osobami pomocniczymi, załatwiającymi sprawy przewozu. Ważna rola maklerów okrętowych w portach sprawia, że od ich solidności i poziomu pracy zależna jest opinia portu. Opinia ta zaś ma wielkie znaczenie dla konkurencyjności portu wobec innych portów.

W niektórych krajach, jak we Francji, maklerzy okrętowi są powołanymi przez władzę państwową funkcjonariuszami publicznymi (officiers publics).

W Danii wymagane są: koncesja i specjalne kwalifikacje, (egzamin etc.), poza tym przysięga. Podobnie jest w Szwecji. Obserwujemy jednak w poszczególnych krajach, że rozwój instytucji maklera okrętowego idzie na ogół w kierunku wolnego zawodu, a zaprzysiężonych i koncesjonowanych maklerów okrętowych kasuje się. Tak w Belgii courtier maritime, w Anglii ship-broker i w Niemczech Schiffsmakler są całkiem prywatnymi osobami, które mają całkowitą swobodę przy wykonywaniu swych czynności maklerskich. W Niemczech skasowano zaprzysiężonych maklerów okrętowych z wprowadzeniem kod. handlowego z 10 V 1897 r.

II. Makler okrętowy w sensie prawnym.

W rozumieniu prawa maklerem handlowym jest tylko ten, kto zawodowo, za wynagrodzeniem (prowizją), podejmuje się dla innych osób, nie będąc przez nie upoważnionym na podstawie stałego stosunku umownego, pośrednictwa przy zawieraniu umów, dotyczących nabywania lub sprzedaży towarów albo papierów wartościowych, asekuracji, przewozu towarów, najmu statków i umów dotyczących innych przedmiotów obrotu handlowego. Ta definicja prawna maklera handlowego, ustalona w §§ 93, 99 niem. kod. handl., została utrzymana w zakresie obrotu morskiego przepisem art. XXIV p. 3 przepisów wprowadzających polski kodeks handlowy z 27 VI 1934 r. Różni się ona od definicji prawnej zwykłego pośrednika (maklera cywilnego) przez to, że czynności tego ostatniego mogą obejmować nie tylko płatne pośrednictwo przy zawieraniu umów, ale także za opłatą prowizji, nastręczanie sposobności do ich zawarcia (art. 517 kod. zob.) Stosując zasadniczą definicję maklera handlowego, ustaloną w §§ 93, 99 niem. kod. handl., do maklera okrętowego, należy stwierdzić, że maklerem okrętowym w sensie prawnym jest tylko ten, kto zawodowo (zarobkowo) podejmuje się pośrednictwa przy zawieraniu umów, dotyczących obrotu morskiego, nie działając przy tym na zasadzie stałego mandatu.

Jak widzimy czynności maklera okrętowego w rozumieniu prawa stanowią tylko część czynności maklera okrętowego w znaczeniu potocznym, gdyż ten ostatni nie ogranicza się do pośrednictwa przy zawieraniu umów, a załatwia, jak zobaczymy poniżej, sprawy obrotu morskiego w znacznie szerszym zakresie.

III. Makler okrętowy jako ajent linii okrętowej.

Często bywa, że makler okrętowy załatwia sprawy w porcie dla linii okrętowej na podstawie stałego zlecenia, w szczególności pośredniczy przy zawieraniu z nią umów przewozu albo zawiera je w jej imieniu, czyli jest dla linii stałym akwizytorem frachtów morskich. Działa on wtedy jako ajent handlowy w sensie prawnym, mianowicie w rozumieniu art. 568 naszego kodeksu handlowego. Makler okrętowy i ajent okrętowy, są to różne pojęcia prawne. Oczywiście, że czynności obu można połączyć w jednej osobie jako też wykonywać czynności albo jednego albo drugiego. Zwykle też makler okrętowy sprawuje czynności ajenta jednej lub kilku linij okrętowych w żegludze regularnej. Przy tych czynnościach nie ogranicza się on do pośrednictwa przy zawieraniu umów, oraz zawierania ich i podpisywania konosamentów w imieniu linii, a załatwia w jej imieniu także inne sprawy dotyczące statku znajdującego się w porcie.

IV. Całokształt czynności maklera okrętowego w obrocie morskim.

Czynności maklera okrętowego (nie w znaczeniu prawnym, a w znaczeniu potocznym czyli znacznie szerszym) mogą być bardzo różnorodne. Z t. zw. maklerką okrętową związane są w rzeczywistości najróżniejsze czynności. — Makler może być czynny dla armatora przy sprzedaży statków, zawieraniu innych umów, w szczególności umowy przewozu (jako akwizytor frachtów), podpisywać nawet w imieniu armatora dokumenty przewozowe, zwłaszcza konosamenty, zawierać umowy odnoszące się do zaopatrywania statków w prowiant, opał i sprzęt okrętowy, przeprowadzać t. zw. klarowanie statków (ang. clearing, franc. conduite, niem. Klarierung), wystawiać t. zw. manifest (spis towarów na statku), inkasować przewoźne i postojowe, badać legitymację odbiorcy ładunku w porcie przeznaczenia (np. przez ostemplowanie konosamentu), przygotowywać materiały do sporządzenia protestu morskiego, udzielać eksporterom i importerom informacji o rynku frachtowym. Może on być także równocześnie ajentem asekuracyjnym (Ship-and Insurance-Broker, Schiffs- und Versicherungsmakler) i ajentem celnym, załatwiającym dla statku i ładunku formalności celne w porcie. — Ponieważ jest on kupcem w rozumieniu prawa handlowego (art. 2 k. h.), obowiązany on jest przy wykonywaniu udzielanych mu zleceń dokładać staranności sumiennego kupca (art. 501 k. h.) Z tą sumiennością nie da się pogodzić załatwianie spraw, które kolidowałyby z interesami jego zleceniodawcy.

T. zw. klarowanie statków obejmuje szereg czynności maklera okrętowego. Pojęcie to nie jest zdefiniowane ustawowo, ustaliło się ono jednak w praktyce i judykaturze. Mianowicie przez klarowanie statku należy rozumieć odprawę statku u kompetentnych władz („vorgeschriebene Abfertigung des Schiffes bei den in Betracht kommenden Behörden", rozstrzygnięcie Hanzeatyckiego Sądu Ap. w Hamburgu, cytowane w Seufferts Archiv t. 53, str. 435; porówn. Georg Schaps, das deutsche Seerecht, Kom. zum 4. Buch des Handelsgesetzbuches. 1921, str. 296). Przy wchodzącym do portu statku mówi się o „klarowaniu na wejściu" — Einklarierung, conduite d'entrée), a przy wychodzącym o „klarowaniu na wyjściu" (Ausklarierung, conduite de sortie). W razie odejścia statku z portu, klarowanie obejmuje zawiadomienie właściwej władzy portowej o wyjściu statku z portu, w razie potrzeby wezwanie pilota celem wyprowadzenia statku z portu jako też uiszczenie opłat portowych. Makler depeszuje zwykle o odejściu statku swemu towarzystwu okrętowemu, w razie potrzeby także wysyłającemu i odbiorcy ładunku. Do klarowania statku zalicza się także sporządzanie manifestu (spisu towarów na statku) w kilku egzemplarzach (1 egzemplarz otrzymuje kapitan statku) i skierowanie jednego egzemplarza do właściwej władzy w porcie.

Podobnie załatwia makler okrętowy formalności wobec władz w porcie w związku z przyjściem statku do portu. Wszystkie te czynności stanowią klarowanie statku.

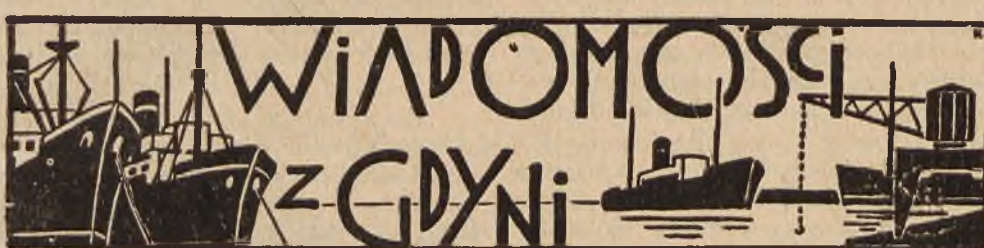
Poza powyższymi wszystkimi, licznymi czynnościami makler okrętowy sprawuje często inne funkcje, np. przygotowuje materiały do sporządzenia przez dyspaszerów planu rozdziału szkody, powstałej wskutek awarii wspólnej. Działa on wtedy jako t. zw. komisarz awaryjny. Często łączy on, jak już zaznaczono, właściwe czynności maklera okrętowego z działalnością ajenta celnego, załatwiającego formalności celne dla statków i ładunków, albo ajenta asekuracyjnego. Czynności te są w Polsce uzależnione od osobnych koncesyj (art. 33 prawa celnego z dnia 27 października 1933 r. — Dz. U. R. P. nr 84, poz. 610, rozp. Prez. Rz. z dn. 24 X 1934 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym, Dz.U.R.P. nr 96, poz. 864). Poza tym zdarza się, że makler okrętowy trudni się spedycją, załatwiając sprawy związane z załadowaniem ładunku na statek. Przy tych czynnościach musi on stosować pewną ogłędność wobec firm spedycyjnych, aby z nimi nie konkurować, gdyż one przede wszystkim dają mu sposobność zarobku, kierując do niego ładunek do przewozu.

W Polsce działalność maklera okrętowego nie jest zależna od koncesji. Jeśli jednak art. 4, p. 7 rozp. Pr. Rz. z 25 VII 1927 r. o izbach przemysłowo-handlowych (Dz. U. R. P. nr 45 z r. 1936, poz. 335) postanawia, że izby te „ustanawiają" maklerów okrętowych, to może mieć tylko to znaczenie, że „ustanowieni" maklerzy okrętowi mogą posiadać większy autorytet niż „nie ustanowieni". Jednakże obecnie istnieje tendencja, aby w Gdyni, ze względu na specyficzne warunki tego portu, działalność maklera okrętowgo poddać częściowej reglamentacji (koncesji). Problem ten jako zagadnienie gospodarcze nie może być przedmiotem niniejszego artykułu, zawierającego rozważania prawnicze. Projekt odnośnej ustawy reglamentacyjnej już istnieje.

Polscy maklerzy okrętowi są zrzeszeni w „Polskim Związku Maklerów Okrętowych". Związek ten ustalił taryfę opłat za czynności maklerskie (taryfa z dnia 1 IV 1934).

Literatura: Beukemann, Die Geschichte des Hamburger Mäklerrechts, Heidelberg, 1912 — Hasselmann, Der Schiffsmakler in Hamburg, Göttingen, 1913; Kleemann, Der Schiffsmakler im Seeverkehr, Hamburg, 1934; Rippert, Droit maritime, Paryż 1929, t. I., str. 962 i nast.; Zander, Die Rechtliche Stellung des Schiffsmaklers, Brema, 1932.

Dr Władysław Sowiński



XII ZWYCZAJNE PLENARNE ZEBRANIE NASZEJ IZBY.

Dnia 14 grudnia rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora XII. Zwyczajne Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Po zagajeniu zebrania, Prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie, w którym przedstawił sytuację gospodarczą w okręgu Izby w roku bieżącym, z osobnym uwzględnieniem odcinka pracy portu i handlu zamorskiego. Z przeglądu i charakterystyki zjawisk gospodarczych wynika, że na tle ogólnego ujemnego bilansu handlowego Polski — Pomorze wykazuje pocieszający fakt wzrostu eksportu.

Jeśli chodzi o sytuację na odcinku obrotów portowych Gdyni, wykazuje ona pewien nieznaczny wzrost obrotów, a mianowicie 2,3 proc. w okresie 11 miesięcy r. 1938 w porównaniu z tym samym okresem 1937 r., jednak w zakresie importu za wymieniony czas zaobserwować można spadek o 10 proc., za to wywóz wykazał 5,3 proc. wzrostu. W konkluzji zauważyć przeto należy, że dynamika wzrostu obrotów za r. 1938 w porównaniu z ubiegłymi latami została znacznie osłabiona. Z kolei Dyrektor Izby p. Mgr Józef Kawczyński przedstawił sprawozdanie z działalności Izby ze szczególnym uwzględnieniem prac Komisyj Stałych. Jeśli chodzi o działalność biura Izby, należy podkreślić prowadzone ostatnio prace przygotowawcze na konferencję importową w styczniu 1939 r., na którą Izba opracowała zagadnienie handlu importowego owoców południowych i śledzi. Prowadzi się również prace dla mającej być zwołanej Pomorskiej Rady Gospodarczej. Przy Izbie utworzone zostały ostatnio nowe referaty a mianowicie: przemysłowy i rybołówstwa.

Po tych sprawozdaniach wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos Radcowie: pp. Podraszko, Cylkowski i Wiceprezes Izby Inż. A. Dziedziul.

W wyniku dalszych obrad Plenarne Zebranie Izby uchwaliło zmianę Statutu Izby w odniesieniu do zrównania liczby Radców w Sekcji Żeglugowo-Portowej z ilością Radców w innych Sekcjach, która obecnie wynosi w Sekcji Przemysłowej i Handlowej po 24 Radców. Poza tym Plenarne Zebranie postanowiło zwiększyć ilość Wiceprezesów Sekcji Przemysłowej z dwóch do 3. Uchwały te

zostaną przedłożone do zatwierdzenia Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Do Komisji Rewizyjnej Izby na rok 1939 wybrani zostali Radcowie pp. Inż. Kazimierz Krzyżanowski, Jerzy Hildt i Kazimierz Mucha.

Na koniec Plenarne Zebranie zatwierdziło uchwałę Prezydium Izby w sprawie kredytów dodatkowych na rok 1939.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO TURYSTYCZNEJ NASZEJ IZBY.

Dnia 7 grudnia r. b. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. A. Dziedziula posiedzenie Komisji Komunikacyjno - Turystycznej Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, podczas którego wygłoszono następujące referaty:

„Zagadnienia komunikacyjno — turystyczne Wielkiego Pomorza" przez Wiceprezesa Izby inż. A. Dziedziula, „Zamierzenia inwestycyjne Urzędu Woj. Pomorskiego w zakresie dróg kołowych" przez Naczelnika inż. K. Lewandowskiego, „Zamierzenia inwestycyjne Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w zakresie dróg wodnych" przez Naczelnika inż. J. Tyrałę i „Zamierzenia inwestycyjne kolejowe Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu" przez Naczelnika D. O. K. P. inż. Krynickiego.

Wymienione referaty wzajemnie uzupełniające się pod względem treści, obejmowały całokształt spraw komunikacyjno — turystycznych Wielkiego Pomorza z uwzględnieniem projektowanych inwestycyj w poszczególnych dziedzinach.

Spośród najważniejszych postulatów Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, które zostały uchwalone i przyjęte przez Komisję, wymienić należy następujące: w dziedzinie komunikacji kolejowej — budowa drugiego toru kolejowego, magistrali Węglowej Herby Nowe - Gdynia, budowa drugiego toru kolejowego z Gdańska do Wejherowa; w dziedzinie komunikacji kołowej — opracowanie planu budowy autostrady, łączącej najkrótszą linią zaplecze z Wybrzeżem, przystąpienie do budowy mostu pod Chełmnem z uwagi na znaczenie przechodzącej przez tą miejscowość drogi kołowej, łączącej Górny Śląsk z Gdynią, forsowanie budowy najkrótszego połączenia Centralnego Okręgu Przemysłowego i stolicy Państwa z Wybrzeżem przy wykorzystaniu istniejącego mostu w Grudziądzu, uporządkowanie i ujęcie w pewien standart drogowskazów na głównych szosach pomorskich; z uwagi na rolę Wielkiego Pomorza w naszej strukturze ogólno - gospodarczej jako obszaru tranzytowego — udzielanie regularnych i większych, aniżeli dotychczas dotacyj z budżetu państwowego na konserwację dróg państwowych: postulat ten dotyczy w szczególności tras: Inowrocław — Toruń — Grudziądz oraz Bydgoszcz — Tczew; w dziedzinie żeglugi śródlądowej — przystąpienie do planowej akcji nad użeglownieniem Wisły; w dziedzinie turystycznej — udzielanie pomocy przy budowie garaży i warsztatów reperacyjnych wzdłuż głównych tras, prowadzących na Wybrzeże oraz wydanie przewodnika turystycznego po Pomorzu z dokładną mapą komunikacyjno-turystyczną.

W ożywionej dyskusji, jaka wywiązała się nad poszczególnymi kwestiami zabierali głos pp.: Prezydent miasta Bydgoszczy L. Barciszewski, Radca Zawadzki, Dyr Sieradzki, Notariusz Chudziński, Inż. Malisz, Radca Tołłoczko, Radca Stamm, Wiceprezydent miasta Inowrocławia Jüngst, Radca Tymieniecki, kilkakrotnie Przewodniczący Izby Inż. Dziedziul oraz poseł Marcinkowski, który w imieniu grupy posłów i senatorów Wielkiego Pomorza oświadczył, że jakkolwiek pomorscy przedstawiciele parlamentu są przeważnie rolnikami, to jednak postulaty Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni będą w całej rozciągłości popierali na forum parlamentu, albowiem wychodzą z założenia, że w danym wypadku interesy przemysłu i handlu pokrywają się z potrzebami rolnictwa.

POSIEDZENIE IZBOWEJ SEKCJI ŻEGLUGOWO, PORTOWEJ.

Dnia 13 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. inż. Rawicz-Szczerbo posiedzenie Sekcji Żeglugowo-portowej naszej Izby.

Na posiedzeniu tym korespondent Izby p. Dr Kasprowicz referował sprawę zmiany Statutu Izby w kierunku powiększenia liczby Radców Sekcji Żeglugowo-Portowej z 12 do 20, co w formie wniosku postanowiono przedstawić na Plenarnym Zebraniu.

Poza tym omawiano sprawy objęte porządkiem obrad XII-ego Plenarnego Zebrania Izby oraz sprawy dotyczące szkolnictwa zawodowego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ.

Dn. 13 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. Dr. Kasperowicza posiedzenie Sekcji Przemysłowej naszej Izby, na którym omawiano sprawy objęte porządkiem obrad XII Plenarnego Zebrania Izby. Ponadto ustalono treść ankiety, która ma na celu zorientowanie się w aktualnych potrzebach przemysłowych oraz dalszych możliwościach rozwojowych przemysłu pomorskiego.

Obecny na posiedzeniu Radca Jagodziński, członek tymczasowej Komisji Rewizyjnej Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zapoznał Sekcję z wynikami prac za lata: 1935 i 1936.

POSIEDZENIE IZBOWEJ SEKCJI HANDLOWEJ.

Dnia 14 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. Dr. Smolenia posiedzenie Sekcji Handlowej naszej Izby.

Na posiedzeniu tym Wicedyrektor Izby p. T. Marchlewski złożył sprawozdanie z działalności Izby na odcinku handlu wewnętrznego i zagranicznego, po czym rozwinęła się dyskusja, podczas której m. i. omawiano również sprawy objęte porządkiem obrad XII Plenarnego Zebrania Izby.

ZARYS PROGRAMU GOSPODARCZEGO MIASTA PORTOWEGO GDYNI.

Na zaproszenie Koła Dziennikarzy Gdyńskich, wygłosił dnia 11 grudnia br. Komisarz Rządu mgr Fr. Sokół odczyt pt. „Zarys programu gospodarczego miasta portowego Gdyni“.

Referat ten stanowił pewnego rodzaju zbiór wytycznych programowych, odnoszących się do dalszego rozwoju miasta portowego, zarówno na odcinku gospodarki żeglugowo - portowej, jak i samorządowo - miejskiej.

Odczyt powyższy z uwagi na temat, jak i oficjalne stanowisko prelegenta wywołał olbrzymie zainteresowanie społeczeństwa, o czym świadczy przepełniona sala słuchaczy w kinie „Polonia“.

REFERAT BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W Izbie naszej utworzono ostatnio Referat Budownictwa Okrętowego, którego zadaniem jest nawiązanie i ułatwianie współpracy polskiego przemysłu poddostawczego ze stoczniami krajowymi i zagranicznymi.

Dążąc do uruchomienia placówki informacyjnej, zdolnej do udzielenia miarodajnych wyjaśnień zainteresowanym stronom, Referat szczegółowo bada:

1) które z krajowych zakładów są zdolne przyjąć i należycie wykonać obstalunek stoczni okrętowych,

2) jakie części mogą być wykonane w kraju,

3) na jakie trudności przemysł poddostawczy napotyka przy produkcji,

4) jakie są możliwości ulokowania polskiej produkcji na wewnętrznym i zagranicznym rynku.

Celem uzupełnienia potrzebnych materiałów, Izba rozesłała w ostatnich dniach odpowiednie zapytania do szeregu firm krajowych. Przedsiębiorstwa, które takiego pisma nie otrzymały, proszone są o podanie Izbie w możliwie bliskim terminie, czy dostarczały swe produkty dla stoczni, z podaniem, kiedy dostawy miały miejsce, na jakie stocznie i dla których statków.

Jednocześnie Izba prosi o scharakteryzowanie możliwości produkcyjnych danego zakładu na cele budownictwa okrętowego oraz o przedłożenie sugestyj co do koniecznych udogodnień w zakresie ściągania ofert, warunków dostaw, transportu itp.

Ze swej strony Izba może służyć informacjami o normach technicznych, wymaganych przez Lloydy angielski i niemiecki, jako też o statkach polskich, będących w budowie na stoczniach krajowych i zagranicznych.

POLSKIE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE, A DOSTAWY KRAJOWE.

W związku z udzieleniem zamówień na statki Stoczni Gdyńskiej, jak i pracą Stoczni Marynarki Wojennej staje się coraz bardziej aktualna kwestia dostaw ciężkiego przemysłu śląskiego dla potrzeb polskiego budownictwa okrętowego.

Przy dostawach do stoczni materiałów technicznych do budowy statków lub... okrętów dostawcy muszą uzyskać t. zw. atesty od towarzystw klasyfikacyjnych dla handlowych statków morskich. Przez atesty te, towarzystwa klasyfikacyjne potwierdzają, że dostarczone do budowy okrętów materiały odpowiadają normom ustalonym przez dane towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne Lloyd Register of Shipping posiada oddział w Gdyni, jednakże oddział ten wydaje tylko atesty na okręg północny Polski (od Warszawy na północ), natomiast przemysł śląski, który w dostawach dla polskiego budownictwa morskiego odgrywa coraz większą rolę — zmuszony jest uzyskiwać atesty w oddziale Lloyd‘u w Wiedniu. Dla usunięcia powstających przez to trudności, z dniem 1 marca 1939 r. zostanie utworzony jak podaje Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu — pododdział Lloyd‘u w Katowicach. Katowicką placówkę Lloyd‘u prowadzić będzie specjalista — Polak, odbywający obecnie odpowiednią praktykę za granicą.

O POLSKOŚĆ NAZW PRZEDSIĘBIORSTW GDYŃSKICH.

Dnia 2 grudnia br odbyło się w lokalu naszej Izby zebranie dyskusyjne Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Gdyni, przedmiotem którego był odczyt współpracownika Instytutu Bałtyckiego mgr. Wł. Biermańskiego pt. „O nazwach gdyńskich przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych“.

W dłuższym i wyczerpującym referacie omówiona została aktualna kwestia prawidłowego określania nazw przedsiębiorstw, stosownie do ich charakteru i zakresu pracy, oraz zgodnie z duchem języka polskiego. Właściwość oraz niewłaściwość używania nazw przez poszczególne firmy przedstawiono z uwzględnieniem poszczególnych branż na podstawie spisu księgi telefonicznej.

W dość ożywionej dyskusji, w której zabierali głos p. p.: dyr Kawczyński, Dr Kasprowicz, Dr Borowik i mgr Bieniasz, poruszono kwestię przestrzegania czystości języka polskiego przy określaniu nazw firm oraz zastanawiano się nad sprawą możliwości zastosowania egzekutywy dla realizacji tego postulatu.

KONFERENCJA W SPRAWIE G. A. M.

Dnia 15 grudnia br. odbyła się pod przewodnictwem prezesa naszej Izby p. St. Tora konferencja w sprawie omówienia możliwości korzystania przez sfery gospodarcze z Gospodarczego Archiwum Morskiego przy Instytucie Bałtyckim.

Porządek dzienny wypełniły dwa referaty a mianowicie „Zakres działalności G. A. M. i zagranicznych instytucyj pokrewnych“, wygłoszony przez A. Zakrzewskiego, sekretarza GAM-u oraz „Wyniki działalności GAM-u i program na przyszłość“, wygłoszony przez konsula B. Rusieckiego, kierownika GAM-u.

Nad kwestiami, przedstawionymi w referatach rozwinęła się dość ożywiona dyskusja, w której zabierali głos pp.: dyr Nagórski, dr

Kasprowicz, inż. Nelard, nacz. Walewski i mgr Bieniasz. W dyskusji tej stwierdzono obiektywnie dotychczasową sprawność organizacyjną GAM-u, oraz wysunięto pod jego adresem rozmaite dezyderaty m. in. wskazano na potrzebę zbierania i tłumaczenia przepisów portowych, gromadzenia i zestawiania notowań frachtów morskich, jak również kontynuowania akcji w zakresie informacyj prasowych. Stwierdzono równocześnie niedostateczny stopień wykorzystania posiadanych przez GAM materiałów przez odnośne mogące być zainteresowane czynniki.

W celu dalszego rozwoju GAM-u podtrzymano apel do sfer gospodarczych, aby w instytucji tej skoncentrować zakupy drogich publikacyj zagranicznych oraz aby przedsiębiorstwa nadsyłały do Archiwum niepotrzebne im już a używane w praktyce gospodarczej dokumenty, mogące być dla badaczy naukowych cennym materiałem archiwalnym.

Na marginesie dyskusji poruszono również kwestię dalszego rozwoju rodzimej fachowej prasy gospodarczo-morskiej, przy czym sfery portowe Gdyni wyraziły pogląd, iż „Biuletyn" Izby odpowiada potrzebom życia kół gospodarczych i dlatego należałoby dążyć do fuzji dwóch wychodzących w tym zakresie czasopism.

Udział gdyńskich sfer gospodarczych tak w posiedzeniu, jak i dyskusji jest dowodem zainteresowania się GAM-em, jedyną tego rodzaju w Polsce instytucją, stanowiącą obecnie najbogatszą centralę materiałów informacyjnych z dziedziny gospodarczo-morskiej.

WYPADKI STATKÓW POLSKICH W PORCIE GDAŃSKIM.

Dnia 5 grudnia br. zatonął podczas ładowania towarów w porcie gdańskim parowiec „Tczew", należący do tow. „Żegluga Polska". Przyczyny wypadku nie zostały jeszcze ustalone. Zatopiony statek zostanie wydobyty w najbliższym czasie.

Dnia 13 grudnia br. wydarzyła się w porcie gdańskim awaria parowca „Lublin", należącego do Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego, na skutek zderzenia się z parowcem holenderskim „Janette". Z powodu zderzenia s/s „Janette" spowodował zatonięcie gdańskiej berlinki z ładunkiem 450 ton zboża. Przyczynę wypadku ustalą dochodzenia.

W związku z obydwoma wypadkami odbędą się rozprawy przed Izbą Morską w Gdańsku.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

Polskie towarzystwa żeglugowe przewiozły ogółem w listopadzie b. r. 161.159,5 t. towarów wobec 145.631,5 t. przewiezionych w listopadzie roku ubiegłego (ta ostatnia liczba otrzymana była bez uwzględnienia przewozów towarzystwa Gdynia-Ameryka L. Ż. na statkach zafrachtowanych w time charter, oraz bez linii palestyńskiej, wobec czego faktyczny wzrost przewozów jest nieco mniejszy).

W miesiącu sprawozdawczym wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku zawdzięcza się wzrostowi przewozów towarzystw Gdynia Ameryka L. Ż., Polskarobu i Polbrytu — dwu ostatnich wobec wprowadzenia do ruchu nowych statków pod polską banderą „Robur VIII" i „Lida". Ten ostatni statek po raz pierwszy figuruje w statystyce i zwiększył przewozy Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego o 3.041 ton (tarcicy).

Z ogólnych przewozów 120.096 t. przypadło na eksport (XI 1937: 94.569 t.), na import 30.366 ton (41.137 t.), na tranzyt morski 983 t. (718 t.), oraz na przewozy między portami zagranicy 9.714,5 t. (9.214,5 t.) Główne więc strukturalne zmiany przewozów ograniczają się do znacznego wzrostu eksportu i *nieco* mniejszego względnego, ale w liczbach bezwzględnych *dużo* mniejszego spadku przewozów importowych.

Drugą osobliwością ruchu w listopadzie było wprowadzanie dalszych statków trampowych Żeglugi Polskiej S. A. do żeglugi na liniach, co zmniejszyło znacznie ilościowe przewozy trampów a przez to również ogólne wyniki przewozów, jednak przyczyniło się do wzmożenia ruchu na liniach, oraz zwiększyło przewozy ładunków wartościowych.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w listopadzie 71.351 t. towarów wobec 83.380 t. przewiezionych w listopadzie ub. roku, z tego w eksporcie 41.034 t. (XI 1937: 47.747 t.), w imporcie 23.684 t. (34.189 t.), w tranzycie morskim 983 t. (718 t.), w przewozach między portami zagranicy 5.650 t. (726 t.)

Na wynik listopadowy tegoroczny wpłynęło wyłącznie duże zmniejszenie przewozów towarowych na trampach Żeglugi Polskiej, zatrudnionych jako statki dodatkowe na liniach Żeglugi Polskiej, które dość znacznie zwiększyły swe przewozy.

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 43.274 t. towarów (37.063 t.), z tego w eksporcie 25.397 t. (17.118 t.), w imporcie 15.366 t. (18.501 t.), w tranzycie morskim 983 t. (718 t.), w przewozach między portami obcymi 1.528 t. (726 t.) Jak widać ruch przywozowy zmniejszył się nieznacznie, — wywozowy wzrósł poważnie, co w wyniku dało ogólną 15-procentową zwyżkę przewozów na tych liniach w listopadzie. Nasilenie przewozów eksportowych natomiast wyniosło 33 procent. Nasilenie przewozów na liniach Żeglugi Polskiej uzupełniły przewozy na polskich statkach wspólnej obecnie linii italsko-polskiej Gdynia — porty italskie. Częstotliwość ruchu na tej linii dzięki partycypacji statków polskich znacznie wzrosła, zwłaszcza w obecnym okresie przewozów owoców południowych: nasilenie to wzrastać będzie aż do końca stycznia. W ogóle przewidzieć można rozwój kombinowanej linii Gdynia — Italia jako jednej z bardziej ożywionych.

Zmniejszona o trzy jednostki na skutek przydzielenia ich do linij regularnych *grupa trampów* Żeglugi Polskiej S. A. przewiozła 28.077 t. towarów, wobec 46.317 t. przewiezionych przez wszystkie trampy tego towarzystwa w listopadzie ub. roku. Z tego przypadło na eksportowe ładunki 15.637 ton (XI 1937: 30.629 t.), na importowe 8.318 t. (15.688 t.) i na przewozy między portami zagran. 4.122 t. (0).

Ale i w tych przewozach zmniejszonej floty trampów masowe towary grają mniejszą rolę niż w listopadzie ub. roku, co oczywiście wpłynęło w kierunku zmniejszenia przewozów w ilościach wagowych.

Dotyczy to tylko kierunku importowego: w ub. roku przywieziono 13.551 t. rudy i 2.037 t. tomasyny, w roku bieżącym w listopadzie przywieziono 4.664 t. rudy, 2.600 t. złomu, 483 ton trawy morskiej, 336 t. tytoniu, 204 t. korku, 6 t. sardynek, 5 t. rafii. W wywozie było węgla 15.637 t. (cały wywóz) wobec 24.274 t. węgla i 6.355 t. koksu w ub. roku. Między portami zagranicy w ub. roku przewozów nie było, w tegorocznym listopadzie — 4.122 t. rudy.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe przewiozło 11.606 t. towarów, wobec 10.139 t. przewiezionych w listopadzie ub. roku, jednak w tym roku po raz pierwszy prócz przewozów statków liniowych towarzystwa figuruje w ruchu tramp — nowy statek Polbrytu — s/s Lida, specjalnie przystosowany do przewozów drzewa. Statek ten rozpoczął przewozy z początkiem listopada i wywiózł w dwu podróżach do zachodniej Anglii (Warrington i Manchester) razem 3.041 t. tarcicy.

Ogólny eksport na statkach Polbrytu wobec tego wzrósł znacznie i wyniósł 8.308 t. (XI 1937 — 7.447), import — 3.298 t. (2.692 t.) Na samych liniach wzrósł natomiast tylko import. Obie linie angielskie przewiozły 8.089 t. towarów (10.033 t.) z tego w eksporcie 5.168 t., w imporcie 2.921 t.

Wywieziono do Londynu 2.066 t., w tym przez Gdynię 1.811 t., przez Gdańsk 255 t. Wywieziono do Hull 3.102 t., w tym przez Gdynię 2.541 t., przez Gdańsk 361 t.

Przywieziono z Londynu 1.460 t., w tym do Gdyni 1.387 t., do Gdańska 73 t. Z Hull przywieziono 1.461 t., w tym do Gdyni 1.278 t., do Gdańska 183 t.

Na linii Gdynia—Havre przewieziono ogółem 228 pasażerów i emigrantów oraz 476 t. towarów, w tym 377 t. w imporcie i 99 t. w eksporcie. Zasługuje na uwagę systematyczny wzrost przewozów towarowych tej linii: w listopadzie ub. roku przewieziono 106 t., w listopadzie 1936 r. 53 t.

Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły 26.967 t. towarów, oraz 2.047 pasażerów (XI 1937: 6.871 t. towarów i 1.886 pasażerów bez uwzględnienia statków frachtowanych i linii palestyńskiej). Na wyjściu było 1.744 pasażerów i 23.583 t. ładunku, na wejściu 195 pas. i 3.384 t. ładunku, w przewozach między portami zagranicy 108 pasażerów.

Na linii *Północno - Amerykańskiej* przewieziono 1.286 pasażerów i 5.493 t. towarów (XI 1937: 1.059 pasażerów i 3.889 t. towarów). Z tego w kierunku wyjściowym 983 pasażerów i 3.609 t. towarów, na wejściu 195 pas. i 1.884 t. towarów między portami zagranicy 108 pasażerów.

Na linii *Meksykańskiej* przewieziono 10.425 ton towarów na 2 statkach zafrachtowanych, — wszystko w miesiącu sprawozdawczym wypadło w eksporcie. W roku ubiegłym tych przewozów jeszcze nie notowaliśmy.

Na linii *Południowo-Amerykańskiej* przewieziono 92 pas. i 10.160 t. towarów (XI 1937: 827 pas. i 2.982 t. towarów). Zmniejszenie ilości pasażerów tłumaczy się tym, że w ubiegłym roku na listopad przypadł odjazd statku, w roku bieżącym przyjazd. Na wejściu w bieżącym roku było 92 pas. i 1.500 t. ładunku, na wyjściu — tylko 8.660 t. ładunku, gdyż były to statki frachtowe.

Na linii *Palestyńskiej* był jeden odjazd z Constancy z 669 pasażerami i 889 t. ładunku. W roku ubiegłym tego ruchu nie notowaliśmy.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportow. (Polskarob) przewiozły 51.235,5 ton węgla (XI 1937: 45.241,5 t. węgla), w tym 47.171 t. węgla eksportowego, a z tego 4.000 t. przez Gdańsk, resztę przez Gdynię, oraz 4.064,5 ton między portami zagranicy.

Z ogólnej ilości węgla eksportowego wywieziono do Szwecji 28.958,5 t., do Norwegii 11.462,5 t., do Francji 6.750 t., do Danii 4.064,5 t.

Odbyto podróży z węglem 17, w tym 16 z węglem eksportowym. Zawinięto z węglem polskim do Oxelösund i do Slemmested dwukrotnie, do Stockholmu, Norrköping, Slite, Karlskrony, Halmstad, Halden, Dieppe, Limhamn, Stavanger, Gefle, Boulogne. Z węglem zagranicznym — z Methil do Kopenhagi.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

TYDZIEŃ PROPAGANDY KUPIECTWA I RZEMIOSŁA POLSKIEGO NA POMORZU.

Z inicjatywy Polskiego Związku Zachodniego, urządzony został przy pomocy polskich organizacyj kupieckich w czasie od 4 do 12 grudnia br. — Tydzień Propagandy Kupiectwa i Rzemiosła Polskiego na Pomorzu. W ramach imprezy tej urządzono prawie we wszystkich większych, jak i mniejszych miastach naszego województwa akademie z udziałem tysięcznych rzesz społeczeństwa. Szczególnie impo-

nująco wypadły obchody w Gdyni, Toruniu, Grudziądzu, Bydgoszczy i Włocławku. W kilku miastach organizacją Tygodnia zajęły się wspólnie Polski Związek Zachodni oraz Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Jak wynika ze sprawozdań o przebiegu Tygodnia w poszczególnych środowiskach pomorskich, społeczeństwo zdaje sobie coraz bardziej sprawę z ważności problemu unarodowienia handlu, przemysłu i rzemiosła, zwłaszcza tu, w dzielnicach Zachodniej Polski.

Znalazło to swój wyraz w licznie wygłoszonych przemówieniach, jak i w samej akcji popierania polskiego handlu, który obecnie w okresie przedświątecznym wykazuje widoczne ożywienie.

Z ŻYCIA ORGANIZACYJ KUPIECKICH WE WŁOCŁAWKU I RYPINIE.

W ramach Tygodnia Propagandy Kupiectwa i Rzemiosła Polskiego na Pomorzu, polskie organizacje kupieckie we Włocławku i Rypinie mocno zaakcentowały swój udział w nim.

Dnia 4 grudnia br. odbyło się we Włocławku otwarcie dorocznego kiermaszu gwiazdkowego, w którym wzięli udział przedstawiciele władz, samorządu i duchowieństwa z J. E. Ks. Biskupem Radońskim na czele. Po powitaniu gości przez prezesa Stowarzyszenia Kupców p. Ozminkowskiego, w imieniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni złożył życzenia wicedyrektor Izby p. Tadeusz Marchlewski, wygłaszając równocześnie przemówienie, w którym podkreślił konieczność powiązania handlu w nowoprzyłączonych powiatach Pomorza z jego rdzeniem w tej dzielnicy.

Kiermasz urządzony został w gmachu muzeum miejskiego Włocławka i prezentował się dobrze. Z okazji kiermaszu wydano przewodnik z wykazem firm polsko-chrześcijańskich, który służył jako informator w zakresie propagandy polskiego handlu i rzemiosła we Włocławku.

* * *

Dnia 8 grudnia br. w Rypinie odbyła się uroczystość poświęcenia sztandaru Stowarzyszenia Kupców Polskich, połączona z wielką akademią z okazji Tygodnia Propagandy Kupiectwa i Rzemiosła Polskiego.

W czasie akademii, która odbyła się w obecności 3000 osób w Domu Katolickim, przemawiali m. in. w imieniu władz rypiński starosta pow. p. A. Wojciechowski, a w imieniu samorządu gospodarczego wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. T. Marchlewski, który wygłosił referat o pracy samorządu w zakresie organizacji handlu wewnętrznego, podkreślając jego znaczenie w życiu gospodarczo-społecznym.

Podczas akademii doręczono pp. dyr. Z. Chojnowskiemu i posłowi T. Dudrewiczowi dyplomy uznania za zasługi w pracy nad organizacją kupiectwa polskiego.

BEZCŁOWY WYWÓZ GRZYBÓW W PACZKACH GRZECZNOŚCIOWYCH.

Od chwili wprowadzenia cła wywozowego na wywóz grzybów suszonych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarzucane jest dużą ilością podań osób, pragnących wywieźć małe ilości grzybów w paczkach pocztowych.

Ministerstwo w porozumieniu ze Związkiem Izb Przemysłowo - Handlowych ustaliło, iż t. zw. paczki grzecznościowe zawierające grzyby suszone o wadze nie większej niż 4 kg, nie podlegają kontroli jakościowej (standaryzacyjnej) i mogą być wywożone bez cła. Ponieważ zaświadczenia na zwolnienie od cła wywozowego tych paczek wydają Izby Przemysłowo - Handlowe, przeto podaje się do wiadomości, iż składanie podań w tej sprawie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest zbędne i niepotrzebnie przedłuża uzyskanie odpowiedniego zaświadczenia, zwracać się natomiast należy bezpośrednio do terytorialnie właściwych izb przemysłowo - handlowych, jeśli chodzi o Pomorze do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

FINLANDIA
ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ.

Szybki rozwój ekonomiczny Finlandii w okresie 1860 — 80 przyniósł ze sobą nowe problemy transportowe i komunikacyjne. Dotychczasowy handel fiński obok wymiany z Rosją opierał się na wywozie drogą morską do Europy Zachodniej surowców takich, jak drzewo i produkty spożywcze, w zamian za produkty przemysłowe. Powstała jednak dość szybko konieczność utworzenia regularnych połączeń żeglugowych Finlandii z krajami zamorskimi.

Dawniejsza flota, składająca się z romantycznych żaglowców nie wystarczała. Rzucono myśl stworzenia własnej i nowoczesnej floty handlowej, któraby najlepiej odpowiadała potrzebom eksportera fińskiego, torując drogi handlowe w myśl zasady: handel idzie za banderą. Promotorem tej idei był Lars Krogius, który w roku 1883 założył pierwszą wielką kampanię parowcową — Finska Anfartygs Aktiebolaget. Niemniej, do momentu odzyskania niepodległości, flota fińska dla braku kapitałów dużo przedstawiała do życzenia. Przeszło połowę tonażu stanowiły żaglowce (315.000 t. w r. 1919); Linie regularne utrzymywano tylko do portów zachodnio - europejskich oraz skandynawskich. Po wojnie światowej, wskutek utraty chłonnego rynku rosyjskiego zaszła konieczność szukania nowych zaoceanicznych rynków zbytu. Obrano przy tym najzdrowszą formę torowania nowych

szlaków mianowicie: w okresie przejściowym używano statków starych o średniej pojemności, kupionych za granicą, a dopiero obecnie przystąpiono do zastąpienia ich nowymi motorowcami, zbudowanymi już w kraju. W ten sposób powstały obie linie amerykańskie: północna i południowa.

Identycznie w poszukiwaniu bliższych rynków rozwinięto sieć bezpośrednich połączeń z portami morza Północnego i Bałtyku, wypierając armatorów obcych, nawet na liniach lewantyńskich. Najnowszą zdobyczą na tym polu jest wyeliminowanie Niemców na ważnej linii dowozowej — do Hamburga. W porcie gdyńskim bandera fińska jest częstym gościem, zajmując w r. 1937 szóste miejsce (341 statków o pojemności 401.000 NRT).

Przystąpiono też w ostatnim czasie do rozbudowy floty pasażerskiej, przede wszystkim przez wyposażenie frachtowców w kabiny. Przyczyniło się to do spotęgowania ruchu turystów zagranicznych. Silnie rozwinięty kabotaż wykazał ostatnio silne zmniejszenie, które przypisać należy połączeniu portów doskonałą komunikacją samochodową. W ten sposób otrzymaliśmy paradoksalną sytuację, że samochód wypiera statek!

Osobna wzmianka należy się flocie żaglowcowej, zatrudnionej w dalszym ciągu w dowozie taniego zboża z Australii. Jej stalowe jednostki stale zwyciężają w tradycyjnym wyścigu Australia — Anglia.

Fińska flota trampowa składała się do r. 1930 z jednostek starszych, zakupionych za granicą. Modernizację przeprowadzono w latach kryzysowych, dzięki zasobom kapitałowym, nagromadzonym w dobrej koniunkturze. Ponieważ kupowano statki po cenach korzystnych z powodu kryzysu, niski koszt eksploatacji pozwala na spełnianie usług po cenach konkurencyjnych. Obecnie dokonuje się dalszej modernizacji floty drogą budowy na stoczniach krajowych motorowców o tonażu raczej większym, o 3—6000 t.

Następująca tabela przedstawia rozwój marynarki fińskiej:
(statki wyżej 19 t. w tys. ton):

1900	1920	1930	1932	1936	1937	1938
393	484	511	541	525	549	628

Pojemność w chwili obecnej wynosi 628.896 BRT. Jądro floty stanowi 41 motorowców zbudowanych w ostatnich latach, 40 proc. parowców liczyło więcej niż 25 lat, na żaglowce (106 jednostek) przypada 39.663 t. cała flota fińska przedstawiała w roku 1937 wartość 1.177,2 milionów marek fińskich, czyli 133.000.000 zł, t. znaczy tyle ile zarobiła w ciągu jednego roku. 92.4 proc. tej sumy przypada na parowce.

O roli jaką odgrywa flota fińska w życiu gospodarczym swego kraju świadczy fakt obsługi 40 proc. obrotów towarowych Finlandii oraz zajmowanie pierwszego miejsca w ruchu portów fińskich. Flota handlowa zatrudniała w roku 1936 — 10.975 ludzi załogi i pobrała za swe usługi w roku 1937 1,116,200,000 MF. (160 milionów zł, co stanowi blisko 300,000.000 MF. więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Najwięcej, bo 871.000.000 MF. (98,1 milion. zł przyniosły frachty z czego w obrotach z zagranicą uzyskano 714 000.000 MF. Poważne sumy uzyskano za „time charter" — 174.400.000 MF. oraz za usługi wyłącznie między portami obcymi.

Stoi to w związku z utrzymywaniem i dochodami dużej floty trampowej, zyski której wyniosły 284.000.000 MF. Przewozy pasażerskie dały około 50.000.000 MF.

Z pomyślnym rozwojem floty wiąże się rozbudowa portów fińskich, których liczba ciągle wzrasta w związku z powstaniem nowych centr przemysłowych wzdłuż wybrzeża. Są one dość nowocześnie wyposażone. W praktyce wytworzył się podział na porty eksportowe: Kotka i Viipuri oraz importowe Helsinki i Turku.

Pomyślny stan floty przypisać należy prawie wyłącznie inicjatywie prywatnej kilku dzielnych armatorów, którym państwo zasadniczo żadnych subsydiów bezpośrednich nie udzielało. Cechą charakterystyczną organizacji tamtejszej floty jest skoncentrowanie własności tonażu w kilku koncernach. Najstarszym jest wspomniana Fińska Anfartygs Aktiebolaget posiadająca 15 proc. tonażu (ok. 80.000 t.), specjalizująca się w bałtyckich, lewantyńskich i zachodnio - europejskich liniach dowozowych, dalej „Anti Vihuri", które opanowało linię hamburską statkami serii „W" (60 000 t. przeważnie trampy). Do koncernu tego należy „Merihuolto Oy", trudniące się maklerką i przeładunkiem. Tow. „Gustav B. Thorden" (41.210 t.) wyspecjalizowało się natomiast w komunikacji z północną Ameryką oraz w dowozie drzewa. Istnieje ponadto linia południowo - amerykańska, w której udziały mają wyżej wymienione towarzystwa.

Równolegle do rozwoju floty szedł rozwój przemysłu okrętowego, który dość późno przerzucił się z budowy żaglowców na bardziej nowoczesne konstrukcje. Ostatnio nastąpiła koncentracja stoczni, w jednym koncernie Värtsilä Osakeyhtio SA., do którego też należą wielkie fabryki maszyn i wyrobów metalowych. Poważnym bodźcem do tej koncentracji były tak zamówienia rządowe, jak (flota wojenna) wymagające modernizacji urządzeń, jak i ostatnio liczne zamówienia armatorów krajowych i zagranicznych. Stocznie zatrudniały razem około 3.000 robotników. W roku 1934 opuściło doki 6 statków, w roku 1935 — dziewięć a w 1936 — pięć. W roku 1938 ukończono w stoczniach fińskich budowę dwóch polskich motorowców „Rozewia" i „Oksywia", należących do Tow. „Żegluga Polska" w Gdyni.

SZWECJA

STAN KONIUNKTURY GOSPODARCZEJ.

Stan koniunktury w ciągu minionego roku w stosunku do 1937 r. wykazał w związku z ogólnym położeniem na rynku światowym — zdecydowane pogorszenie. Kurs koniunktury, po osiągnięciu w jesieni 1937 roku punktu kulminacyjnego, zniżał się lekko aż do lutego — marca 1938 r.

Również w dalszym okresie czasu zaznacza się pogorszenie, a dopiero w trzecim kwartale nastąpiła pewna poprawa. Sprawozdania ze stanu koniunktury na podstawie danych, zaczerpniętych ze szwedzkich czasopism finansowych wykazują zwyżkę od 1.3 do 114.6 punktów we wrześniu, co oznacza, iż stan ten znajduje się o 2.2 punkty powyżej najniższego poziomu w lipcu. Na skutek rozmaitych wahań koniunktury, które już minęły można mieć nadzieję na pewien trwały jej rozwój w najbliższej przyszłości. Część najpoważniejszych przemysłów szwedzkich posiada dostateczną ilość zamówień i dobry zbyt tak w kraju, jak i dla eksportu. Wobec tego przemysł maszynowy pracuje nad większymi zleceniami na dosyć dobrych podstawach, podczas gdy przemysł drzewny posiada większą ilość towarów na składzie, tak w wyrobach drzewnych, jak w celulozie. Ceny są niskie i mimo, że rodzimy przemysł budowlany, który nadal w ożywionym stopniu korzysta z produktów przemysłu drzewnego jest pokaźny, — stan rynku jest ze względu na eksport słaby. Tartaki szwedzkie wykazują w ostatnim roku dość poważne ograniczenia w produkcji i w przyszłości spodziewać się można dalszych ograniczeń. Przejście produkcji przemysłu tartacznego na produkcję uszlachetnionych produktów jest problemem aktualnym, nad którym się obecnie prowadzi bardzo ożywioną dyskusję w Szwecji. Ceny hurtowe, które dawniej w ciągu roku się obniżyły, podniosły się w ciągu października i listopada o jeden punkt· Największa zwyżka przypadła na surowe produkty, które podniosły się o 2 punkty i artykuły konsumpcyjne, które podniosły się o 1 punkt· Wartość handlu zagranicznego wykazuje w październiku w porównaniu do września zwyżkę importu o 25 mil· koron, a w eksporcie 2.7 mil. koron. Ogólne cyfry wartości importu i eksportu w czasie od stycznia do października br. wynoszą 1.679, względnie 1.500 mil. koron w roku ubiegłym. W następstwie cofnęła się wartość tak eksportu, jak i importu. Bilans handlowy Szwecji jest negatywny i nadwyżka importu podniosła się w ciągu roku o 180 mil. koron podczas gdy w roku 1937 wynosiła ona 120 mil. koron.

PRZYWÓZ TOWARÓW WŁÓKIENNICZYCH.

Z góry należy zaznaczyć, że zapotrzebowanie włókiennicze Szwecji pokrywane jest w dużej części przez import. W roku 1936 na przykład przywóz tkanin i wyrobów z nich wyniósł 26.700 ton, o wartości mniej więcej 129.5 mil. koron. Głównymi eksporterami do Szwecji były: Anglia, Niemcy i Stany Zjednoczone. Udział Polski w tym imporcie stanowił tylko 1.58 mil. kr., z czego 797.700 kr· przypada na kamgarn, 251.300 kr. na towary bawełniane, a 158.400 kr. na sztuczny jedwab. W roku 1937 szwedzki import włókienniczy wzrósł cokolwiek, lecz udział Polski wyniósł tylko 1.6 mil. kr. Mimo, że szwedzka produkcja krajowa branży włókienniczej jest dość poważna, to jednak jak już wyżej wspomniano, nie wystarcza na pokrycie zapotrzebowania wewnętrznego. Maksimum produkcji tkanin wełnianych osiągnięto w roku 1915. Wyniosła ona wtedy 10·000 ton. Od roku 1936 wytwórczość waha się w ramach około 8.000 ton. W roku 1937 Szwecja mimo dość znacznego importu wykazała jednak również poważny eksport, osiągający kwotę 31.3 mil· kr·

Szwedzki przywóz towarów włókienniczych w pierwszych dziewięciu miesiącach bieżącego roku wyniósł 201.6 mil. kr. w przeciwstawieniu do 238.8 mil. kr.W tym samym czasie roku ubiegłego z towarów importowanych w tym zakresie wymienić należy głównie przędzę wełnianą, ceratę, dywany, plusz i aksamit.

Poważny import towarów włókienniczych rokuje nadzieje, że eksport Polski do Szwecji pod względem tych artykułów ulegnie zwiększeniu. Duże znaczenie dla rozbudowy polskiego eksportu będzie miało niewątpliwie przejście większej części przemysłu czechosłowackiego do Niemiec. Czechosłowacja bowiem była jednym z główniejszych dostawców Szwecji i jej eksport towarów włókienniczych obejmował np· w roku 1936 — wartość 13.1 mil. kr·

Niekorzystnie natomiast wpływa na rozwój wywozu towarów z Polski do Szwecji obecna konkurencja Niemiec i Włoch Konkurencja ta jest trudna do pokonania, gdyż państwa te udzielają swoim eksporterom premie wywozowe w wysokości 40 proc. i nawet więcej. Stąd wypływa fakt, że niektóre towary, jak materiały i dywany z innych krajów nie mogą sobie tutaj wywalczyć miejsca zbytu.

EKSPORT DRZEWA ŁOTWY, ESTONII I LITWY W R· 1937·

Eksport drzewa trzech krajów bałtyckich Litwy, Łotwy i Estonii należy obok produktów rolnych, do najważniejszych pozycyj w ich handlu zagranicznym. Największym producentem drzewa wśród tych trzech krajów jest Łotwa. Z ogólnego obszaru lasów 84 proc. należy do państwa, które eksploatację tych obszarów powierzyło Departamentowi Leśnemu, handel natomiast prowadzony jest przez towarzystwo kontrolowane przez Rząd. Ogólny eksport drzewa z Łotwy w 1937 r. wynosił 2.862 tys. m^3 i w porównaniu z rokiem 1936 wzrósł o 135 proc. Eksport ten składał się głównie z tarcicy i drzewa obrobionego wynoszącego 127 tys. standartów, kopalniaków — 215 tys. sążni i papierówki 199 tys. sążni·

Głównym rynkiem dla łotewskiego eksportu drzewa jest Anglia; — W 1937 r. zakupiła ona za Ł 2,871 tys. drzewa nieobrobionego, poza tym drzewa tartego za Ł 998 tys., a dykty za Ł 380 tys.

W Estonii 80 proc. obszaru leśnego jest w posiadaniu państwa. Gospodarka należy tutaj tak, jak i na Łotwie, do Departamentu Leśnego. Eksport drzewa w 1937 r. wynosił 389 tys. m^3 (1936 r. — 340 tys. m^3). Ilość ta obejmuje przede wszystkim drzewo tarte — 255 tys. m^3 i kopalniaki — 87 tys. m^3. Eksport celulozy, masy papierowej, papieru i t. d. wynosił w 1937 r. 106 tys. ton. Ogólna

kwota, jaką z tytułu eksportu drzewa i materiałów drzewnych oraz papieru uzyskano w 1937 r. wynosiła 31 mil. kr. Wielka Brytania tak, jak i w poprzednim wypadku stanowi główny rynek dla drzewa estońskiego. Na rynek ten przypada przeciętnie 2/3 ogólnego wywozu drzewa estońskiego; w 1937 r. Anglia zakupiła go za Ł 674 tys.

Eksport drzewa Litwy składał się głównie z drzewa twardego i pod tym względem przewyższał dwa poprzednie kraje. W ostatnim roku jednak nastąpiła dość duża zmiana w strukturze litewskiego eksportu drzewa. Poczesne miejsce zajął wywóz masy papierowej i to głównie na rynek holenderski.

Ogólna ilość eksportu drzewa z Litwy w 1937 roku wynosiła 210 tys. ton wartości 26 mil. litów, z tego Anglia kupiła za 14,7 mil. litów, następne miejsce zajmują Niemcy i Holandia.



GDZIE BUDUJE SIĘ NOWE POLSKIE STATKI HANDLOWE.

W obecnej chwili, buduje się na Stoczni Gdyńskiej frachtowiec „Olza“ dla tow. „Żegluga Polska“ S. A. o pojemności 1.250 BRT, na Stoczni Gdańskiej frachtowce bawełniane „Bielsk“ i „Łódź“ po 4.660 BRT dla tow. Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. oraz jeden dla Brazylii. Na zamówienie tow. Gdynia — Ameryka L. Ż. S. A. buduje się w Stoczni Neptune firmy Swan, Hunter and Wigham Richardson Ltd. w Newcastle on Tyne motorowy statek pasażersko - towarowy „Sobieski“ o 11.500 BRT, zaś w duńskiej stoczni Nakskov identyczny motorowiec „Chrobry“.

Stocznia Gdyńska S. A. przystąpi w niedługim czasie do budowy dwóch lugrów śledziowych oraz statku dozorczo - badawczego dla Morskiego Instytutu Rybackiego.

Poza tym Stocznia Rybacka w Gdyni zamierza w r. 1939 wybudować serię pełnomorskich kutrów rybackich, przeznaczonych dla połowów na morzu Północnym, o długości 24 mtr., oraz dwie serie kutrów dla połowów przybrzeżnych.

SPRAWA POTRĄCALNOŚCI WYDATKÓW NA NABYCIE STATKÓW Z PODATKU DOCHODOWEGO.

Minist. Skarbu na wniosek naszej Izby pismem z 12 XI 38, Nr 27930/2/38 wyjaśniło sprawę potrącalności z dochodu, podlegającego opodatkowaniu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym sum wydatkowanych na nabycie statków, jak następuje:

„Art. 9 rozporządzenia Prez. R. P. z 1 VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, obowiązujący w brzmieniu zmienionym ustawą z dnia 29 III 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 27, poz. 190) od dnia 1 I 1937 r., nie uzależnia prawa do potrącenia z dochodu, podlegającego opodatkowaniu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym wydatków na inwestycje, wymienione w tym artykule od ich pokrycia z dochodu roku operacyjnego, w którym zostały poniesione.

W przypadku zatem nabycia przez osobę, wymienioną w art. 9, statku za cenę, pokrytą częściowo z dochodu, uzyskanego w danym roku operacyjnym i częściowo z zaciągniętej na ten cel pożyczki potrąceniu z dochodu podatkowego roku nabycia i — zależnie od woli uprawnionego — 4 lat następnych podlega całkowita sumu wydatku“.

POPRAWA RYNKU FRACHTOWEGO NA BAŁTYKU.

O ile na całym świecie frachty kształtują się niejednolicie a zwłaszcza na rynku trampowym, charakter ich ma tendencję słabszą, o tyle na Bałtyku panuje na razie koniunktura a nawet pewne wyraźne ożywienie.

Zwiększenie się obrotów zbożem oraz rosnące zapotrzebowanie na środki opałowe w związku z zimniejszą porą w krajach skandynawskich wpłynęły na silniejszy popyt na tonaż. W związku z tym nie chcą armatorzy charterować po dotychczasowych stawkach, które zdaniem ich pokrywają się z kosztami własnymi. Tendencja zwyżkowa powoduje coraz większe uruchamianie tonażu uwiązanego, który niezadługo zupełnie zniknie z portów. I tak z Danii donoszą, iż wszystkie tamtejsze statki znalazły zatrudnienie, również tonaż szwedzki zmniejszył się poważnie a mianowicie ze 145,088 BRT w dn. 1 IX na 86.070 BRT w dn. 1 X, a norweski z 467,923 BRT per 1 X na 244,270 BRT w 1 XI.

ARMATORZY ANGIELSCY DOMAGAJĄ SIĘ OBNIŻKI CENY ZA BUNKIER.

Według doniesień ang. czasopisma „Fairplay“, od dłuższego czasu skarżą się armatorzy brytyjscy na zbyt wysokie w porównaniu z zagranicą ceny bunkru angielskiego, skutkiem czego zaopatrują się weń w portach zagranicznych. Bliższa analiza cen bunkru wykazała, iż na skutek polityki Trade Unionów wzrosły koszty robocizny, choć z drugiej strony cena samego bunkru winna być obniżona co najmniej o 2 s 6 d. Na taką zniżkę nie mogą się zgodzić właściciele kopalń, gdyż zdaniem ich podważa to kalkulację. Niemniej poszczególne kopal-

nie, licząc się z powiększającą się zniżką obrotów, gotowe są zawrzeć z pojedynczymi armatorami umowy co do cen na bunkier z ważnością na dłuższy okres czasu.

W związku z powyższą sytuacją Związek Właścicieli Kopalń obniżył cenę na bunkier o 1 sh na tonie.

Ostateczną cenę bunkru ustalono na 19 sh 6 d i 22 sh 6d zależnie od gatunku.

ROZWÓJ GOSPODARCZY TRIESTU.

Włoska korporacja gospodarcza dla handlu i żeglugi z siedzibą w Hamburgu poświęciła październikowy zeszyt swego miesięcznego biuletynu „Navigazione e commercio Italo-Anseatico“ zagadnieniom portu w Trieście. W zwięzłych artykułach skreślonych piórami fachowców omówione są takie sprawy, jak znaczenie Triestu dla niemiecko-włoskiego handlu, urządzenia portowe w Trieście, stocznie, uprzemysłowienie, ośrodek armatorstwa i ubezpieczeń, połączenia z zapleczem. Wobec aktualności sprawy uprzemysłowienia Gdyni warto nadmienić, że w Trieście celem ujednolicenia i wykonania poszczególnych projektów i zagospodarowania terenu przemysłowego, powołano do życia „Sp. Akc. Triesteńska Strefa Przemysłowa“, przy poparciu tamtejszych korporacyj i instytucyj kredytowych. Nowoutworzona Spółka Akcyjna przygotowała już znaczną ilość koncesyj dla przedsiębiorstw krajowych i zagranicznych.

Podkreślić należy, iż wszelkim przedsiębiorstwom przemysłowym, które powstają w triesteńskiej strefie przemysłowej, lub też rozszerzają tam swój zakres działania albo się przekształcają, udziela się następujących ważnych ulg:

a) zwolnienia od cła za przywóz materiałów budowlanych, maszyn i wogóle wszelkich artykułów, potrzebnych dla instalacji nowych urządzeń, powiększeń lub przekształceń;

b) Zwolnienia od podatków, pobieranych za produkcję przemysłową, na przeciąg 10 lat, począwszy od terminu podjęcia czynności przemysłowych;

c) Możliwości korzystania z udogodnień strefy wolnocłowej, dzięki czemu przedsiębiorstwa są traktowane jako położone poza obrębem obszaru celnego i tym samym są wolne od cła;

d) Zwolnienia od podatku, pobieranego od nieruchomości, łącznie z dodatkami na okres 10 lat;

e) Zwolnienia na lat 15 od terminu założenia przedsiębiorstwa, od opłat za dozór celny w obrębie przedsiębiorstwa, o ile takie opłaty są przewidziane przez ustawy włoskie.

Korzyści w ten sposób ustawowo ustalone, mają niemałe znaczenie. W praktyce oznacza zwolnienie od cła przy imporcie maszyn i materiału budowlanego oszczędność 20—30 proc, a 10-letnie zwolnienie od podatków zaważy jeszcze bardziej w ogólnym rachunku kosztów.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

ZMIANY W WYSTAWIANIU POZWOLEŃ PRZYWOZU.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że pozwolenia na przywóz wszystkich towarów z zagranicy począwszy od dnia 1 stycznia 1939 r. będą wystawiane przez Komitet Przywozowy Rady Handlu Zagranicznego (Warszawa, Krakowskie Przedmieście 47/9), który będzie również dokonywał wszelkich zmian i prolongat pozwoleń.

Ponieważ pozwolenia wystawiane będą maszynami, wprowadzone zostały nowe formularze o przywóz. Formularzami tymi winny Firmy posługiwać się już obecnie przy składaniu podań, które mają być rozpatrzone w styczniu 1939 r.

Podania o przywóz należy składać tak jak dotychczas za pośrednictwem Izby Przemysłowo-Handlowej. Formularze mogą otrzymać Firmy w Izbie za opłatą 5 groszy za sztukę. Termin składania podań o przywóz na okres styczeń — luty 1939 r. upływa z dniem 15 b. m.

W sprawie zmian i prolongat pozwoleń przywozu winny Firmy począwszy od 1 stycznia 1939 roku zwracać się bezpośrednio do Komitetu Przywozowego w Warszawie. Do podań o zmianę względnie prolongatę należy dołączyć znaczek stemplowy za zł 5,—, do wszystkich załączników za 50 gr.

PRZYJMOWANIE WALUT OBCYCH W PASIE GRANICZNYM.

Postanowieniami okólnika Nr 47 z dn. 22 XI 1938 r. Komisja Dewizowa zezwoliła na przyjmowanie w pasie granicznym (obszar kraju określony w art. 10 rozporządzenia Prez. R. P. z dnia 23 XII 1927 — w brzmieniu obwieszczenia Ministra Spraw Wewnętrznych — Dz. U. R. P. Nr 11/1937 z poz. 83 — oraz wydanych na jego podstawie rozp. wykonaw.) i na dworcach linij komunikacyjnych od osób przybywających z zagranicy — zagranicznych środków płatniczych tytułem zapłaty za sprzedawane towary na własny użytek tych osób, za świadczenia lub usługi — w poszczególnym przypadku do maksymalnej wysokości równowartości zł 50,—, oraz wydawanie reszty w tej walucie, w jakiej nastąpiła zapłata lub jej równowartości w złotych.

Zezwolenia te zostały udzielone pod następującymi warunkami:

1) otrzymane obce pieniądze muszą być odprzedane najdalej w przeciągu 10-ciu dni, bankowi dewizowemu lub agentowi dewizowemu. Odprzedaż (wymiana na złote) przyjętych zagranicznych środków płatniczych innym instytucjom lub osobom jest zabroniona.

2) na przyjmujących ciąży obowiązek przechowywania dowodów odprzedaży dla celów kontroli dewizowej.

Przyjmowanie obcych pieniędzy ponad normy wyżej wymienione wymaga indywidualnego zezwolenia Komisji Dewizowej na zasadzie wniosku, popartego zaświadczeniem miejscowej władzy administracji ogólnej lub samorządowej, stwierdzającym potrzebę udzielenia takiego zezwolenia ze względu na warunki zarobkowe petenta lub stosunki miejscowe.

DYSPONOWANIE MIENIEM POSIADANYM ZA GRANICĄ.

Komisja Dewizowa okólnikiem Nr 48 zezwoliła, od dnia 29 listopada 1938 r., osobom zamieszkałym w kraju na wynajmowanie i wydzierżawianie posiadanych za granicą nieruchomości i przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, oraz:

1) na dysponowanie wpływami osiągniętymi z tych nieruchomości i przedsiębiorstw pod (warunkiem, że zapłata następuje nie przed terminem wymagalności) na pokrycie — w wysokości normalnie stosowanej — wszelkich wydatków związanych z posiadaniem, administracją i utrzymaniem danej nieruchomości lub przedsiębiorstwa.

2) na pokrycie zobowiązań obciążających dane nieruchomości lub przedsiębiorstwa (odsetki i kapitał długów hipotecznych).

Posiadaczom tylko części nieruchomości lub przedsiębiorstwa położonego za granicą, wolno dysponować na powyższe cele wpływami, osiągniętymi z tego tytułu, tylko w stosunku do posiadanych części lub udziału.

Zezwolenia powyższe zostały uzależnione od dopełnienia następujących warunków:

a) zgłoszenia w terminie do dn. 10 XII 1938 roku posiadanego za granicą mienia stosownie do rozporządzeń wydanych na podstawie art. 10 dekr. Prezydenta z dn. 26 IV 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 86/1938).

b) odprzedania mienia, nie zużytego na wymienione wydatki, Bankowi Polskiemu w takim terminie i zakresie, w jakim tego zażąda;

c) składania Komisji Dewizowej w ciągu miesiąca po upływie każdego półrocza kalendarzowego, w którym z zezwolenia korzystano — sprawozdania z dokonanych obrotów.

Komisja Dewizowa zezwoliła również na udzielanie cudzoziemcom pełnomocnictw do zarządzania posiadanymi za granicą nieruchomościami oraz przedsiębiorstwami, do ich wynajmowania lub wydzierżawiania, jako też do inkasowania wpływów i dysponowania nimi stosownie do pkt. 1 i 2 z obowiązkiem dopełnienia przez mocodawców powyż. warunków.

Ponadto Komisja Dewizowa zezwoliła na udzielanie zamieszkałym za granicą przedstawicielom handlowym lub innym osobom, którym zostały powierzone szczególne czynności w zakresie obrotu handlowego z zagranicą (np. ekspedytorzy), pełnomocnictw do inkasowania należności od zagranicy z wszelkich tytułów, oraz dysponowania zainkasowanymi sumami w takim zakresie, w jakim mogą nimi dysponować mocodawcy na zasadzie zezwolenia Komisji Dewizowej (np. w odniesieniu do kosztów związanych z polskim eksportem w ramach określonych w okólniku Nr 6). Zezwolenie to zostało udzielone pod warunkiem zgłoszenia należności od zagranicy, stosownie do rozporządzeń wydanych na podstawie art. 10 dekretu Prezydenta z dn. 26 IV 1936 r. oraz dekretu Prezydenta z dn. 7 V 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 36/1936). i zaofiarowania ich do skupu Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu w części pozostałej po dokonaniu wypłat w ramach udzielonych mocodawcy zezwoleń.

ZWOLNIENIA OD OBOWIĄZKU ZGŁASZANIA MIENIA POSIADANEGO ZA GRANICĄ.

Komisja Dewizowa w związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 7 XI 1938 r. ustalającym obowiązek zgłoszenia Bankowi Polskiemu posiadanego za granicą mienia, wyjaśniła:

1) Wobec zgłoszenia w Banku Polskim przez Związek Obrony Mienia Polaków Poszkodowanych przez Wojnę i Rewolucję mienia obywateli polskich, posiadanego na terytorium Z. S. R. R., które to zgłoszenie jest równoznaczne ze zgłoszeniami indywidualnymi, ponowne zgłoszenie przez poszczególne osoby posiadanego w Rosji mienia (nieruchomości oraz wszelkich należności) jest zbędne.

2) Osoby posiadające należności u osób fizycznych i prawnych, mających miejsce zamieszkania lub siedzibę w Niemczech (w granicach sprzed 11 III 1938 r.) z tytułu wierzytelności waloryzacyjnych, które podlegają rozliczeniu w sposób ustalony w porozumieniu polsko - niemieckim z d. 17 X 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 1/37 r. poz. 3) są zwolnione od obowiązku zgłaszania tych należności Bankowi Polskiemu.

3) Eksporterzy są zwolnieni od obowiązku zgłaszania Bankowi Polskiemu należności od zagranicy również z tytułu eksportu towarów wywiezionych w ramach układów rozrachunkowych, w takiej wysokości, jaka została określona w świadectwach rozrachunkowych; to samo dotyczy kosztów ubocznych, związanych z takim eksportem, o ile ich zapłata ma nastąpić w drodze rozrachunku.

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE.

Obwieszczeniem Ministra Skarbu z dnia 7 XI 1938 r. został ogłoszony jednolity tekst dekretu Prezydenta Rzplitej Polskiej z dnia 26 IV 1936 roku w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi, uwzględniający zmiany wynikające z dekretu Prezydenta R. P. z dn. 29 VIII 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 67, poz. 488), z dn. 3 X 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 528) i z dn. 6 XI 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 571).

Z najważniejszych zmian, wprowadzonych obecnie, należy wymienić następujące:

Art. 1 ust. 2 (jednolitego tekstu) — określa, że przez wyrażenie „handel zagranicznymi środka-

mi płatniczymi" (który jest bez zezwolenia zabroniony) rozumie się zawieranie lub wykonywanie wszelkich umów, w których wyniku ma nastąpić lub następuje przeniesienie własności lub posiadania zagranicznych środków płatniczych — podczas gdy dawne przepisy zabraniały jedynie zawierania lub wykonywania pięciu umów (kupna, sprzedaży, zamiany, pożyczki, przelewu oraz zastawu).

Art. 1 ust. 6 — rozszerza zakazy, zawarte w dekrecie i rozporządzeniach wykonawczych, również na wolny obszar celny, traktując go analogicznie jak terytorium zagraniczne.

Art. 3 ust. 2 — upoważnia Komisję Dewizową do wydawania decyzyj warunkowych, t. zn. uzależniających ich moc prawną od dopełnienia określonych warunków.

Art. 6 ust. 2 — postanawia, że handel złotem, analogicznie do handlu zagranicznymi środkami płatniczymi, nie ogranicza się do zawierania i wykonywania wymienionych wyżej (art. 1 ust. 2) 5 umów, lecz obejmuje wszelkie umowy, w wyniku których ma nastąpić lub następuje przeniesienie własności lub posiadania złota.

Art. 6 ust. 3 — wprowadza jako novum zakaz wysyłania i wywozu za granicę złota i platyny we wszelkiej postaci, oraz kamieni szlachetnych i innych klejnotów w zakresie, który zostanie ustalony rozporządzeniem Ministra Skarbu.

Art. 8 — precyzuje i wypełnia luki w przedmiocie stawiania do dyspozycji cudzoziemców wszelkiego rodzaju wartości, wymienionych w tym artykule, a w szczególności zabrania wszelkich czynności, które bezpośrednio lub pośrednio zmierzają lub doprowadzają do przeniesienia prawa własności lub prawa dysponowania tymi wartościami.

Ponadto art. 8 zabrania osobom zamieszkałym w kraju dysponować posiadanymi za granicą środkami płatniczymi, złotem, papierami wartościowymi, książeczkami oszczędnościowymi i wkładkowymi, należnościami od zagranicy z wszelkich tytułów, posiadanymi za granicą nieruchomościami, jak również wszelkiego rodzaju innymi prawami majątkowymi bez względu na to czy dysponowanie to następuje w kraju, czy też za granicą.

Art. 10 — nakłada na osoby fizyczne i prawne, mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w kraju, obowiązek zgłoszenia oraz zaofiarowania do skupu posiadanych za granicą zagranicznych środków płatniczych i złota, zagranicznych i krajowych, opiewających na walutę zagraniczną papierów procentowych i dywidendowych należności od zagranicy z wszelkich tytułów, posiadanych za granicą nieruchomości jak również wszelkiego rodzaju innych praw majątkowych.

Przepisy art. powyższego obowiązują w zakresie ustalonym rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 7 XI 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 583), które określa również w jakiej postaci winno nastąpić zaspokojenie należności od zagranicy oraz sposób w jaki udowodnić należy dopełnienie obowiązków w tym artykule przewidzianych.

WYKORZYSTYWANIE POZWOLEŃ PRZYWOZU W RAZIE POWROTNEGO WYWOZU TOWARÓW ZA GRANICĘ.

Ministerstwo Skarbu w okólniku z dnia 6 XII 1938 r. (Okólnik C 173 L. D. IV. 27109/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 33/1938 r.) wyjaśniło podległym władzom celnym, iż w przypadkach powrotnego wywozu towarów za granicę, (art. 73 p. 4 prawa celnego oraz § 129 p. 6 przep. wyk. do tego prawa) pozwolenia przywozu, wydawane przez Min. P. i H., na podstawie których towary te zostały przywiezione, nie mogą być powtórnie wykorzystane. Zatem przy przywozie towarów, w zamian zwróconych za granicę, powinny być przedstawione nowe pozwolenia przywozu.

Strony ubiegające się w takich przypadkach o uzyskanie nowych pozwoleń przywozu bez uiszczenia opłat manipulacyjnych, pobieranych od tych pozwoleń, powinny dołączyć do wniosku o wydanie nowego pozwolenia, kwit celny, stwierdzający powrotny wywóz towaru. W związku z tym urząd celny zaznaczy w dokumencie wywozowym datę i numery pozwolenia, na którego podstawie towar był pierwotnie odprawiony przy przywozie.

KONTYNGENTY NA PRZYWÓZ NASION DO SIEWU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło następujące dodatkowe kontyngenty autonomiczne na nasiona do siewu:

A. Nasiona rolnicze:

z kontyngentu ogólnego — na koński ząb (poz. ex 7), nasiona traw (poz. 17 p. 2) i nasiona koniczyny (poz. 18 ex p. 1);

z Węgier i Jugosławii — nasiona końskiego zębu (poz. ex 7);

z krajów clearingowych — sorgo w tym proso sudańskie (poz. ex 8), nasiona konopi (poz. 24 ex p. 2), nasiona słonecznika (poz. 24 ex p. 3), nasiona grochu (poz. ex 9), fasoli i bobu jadalnego (poz. ex 10);

z krajów clearingowych z wyj. Włoch — nasiona lucerny (poz. 18 ex p. 1).

B. Ogrodniczy materiał hodowlany:

z kontyngentu ogólnego — nasiona marchwi, rzepy, brukwi, cykorii (poz. 20), nasiona warzywne (poz. 21);

z Niemiec — nasiona marchwi, rzepy, brukwi i cykorii (poz. 20);

z krajów clearingowych — nasiona warzywne (poz. 21), nasiona drzew i krzewów owocowych opr. osobno wymienionych (poz. 23 p. 1), dziczki i podkładki drzew owocowych (poz. 83 ex p. 2).

Powyższe kontyngenty uruchomione są z ważnością do dnia 31 maja 1939 r. z tym, że zastosowanie zniżki celnej lub zwolnienie od cła wydanych w ramach tych kontyngentów nie przekroczy daty 31 V 1939 r. Warunkiem upoważniającym do brania udziału w powyższych kontyngentach będzie złożenie przez zainteresowane firmy w Komitecie Przywozowym R. H. Z. deklaracji w przedmiocie cen i warunków, na jakich importowane nasiona będą rozprowadzane (vide G. S. I. Nr 64/

1938 — import nasion słonecznika poz. 24 ex p. 3 z Węgier). Pozwolenia na przywóz nasion w ramach kontyngentów na nasiona rolnicze (patrz grupa A) będą udzielane jedynie firmom nasiennym, trudniącym się zawodowo handlem nasionami, oraz spółdzielniom i organizacjom rolniczym. W ramach kontyngentu na poz. 23 p. 1 — nasiona drzew i krzewów owocowych — pozwolenia na przywóz nasion jabłoni i grusz będą udzielane jedynie do wysokości 500 kg łącznie, natomiast w ramach kontyngentów na nasiona warzywne i kwiatowe (poz. 21) pozwolenia przywozu będą wydawane jedynie na odmiany nasion nie hodowanych w kraju lub hodowanych w niedostatecznej ilości.

O ile uruchomione kontyngenty dotyczą towarów, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła a uzależnione od zezwoleń Ministra Skarbu, podania o te zniżki będą, po podziale kontyngentu przez Podkomitet Rolny Komitetu Przywozowego R. H. Z., przesyłane do Ministerstwa Skarbu za pośrednictwem Ministerstwa Przem. i Handlu. W ramach uruchomionych kontyngentów ogólnych został wyłączony import z Francji i jej posiadłości.

O MOŻLIWOŚCIACH WYWOZU ZIEMNIAKÓW Z POLSKI

Ziemniak jest „naturalnym bogactwem" ziem polskich. Nasze warunki klimatyczne i gleba wysoce sprzyjają jego produkcji. Polska stoi na trzecim miejscu po Rosji Sowieckiej i Niemczech w produkcji światowej ziemniaków. Dzisiaj w okresie głodu dewizowego stwierdzenie powyższego faktu musi nasunąć ważne pytanie: czy nie należałoby wykorzystać ziemniak jako artykuł eksportowy?

Polska od dawna już eksportuje ziemniaki i to przede wszystkim z obszarów województw: poznańskiego i pomorskiego, skąd ziemniaki nadają się szczególnie do celów eksportowych.

Eksport ziemniaków z Polski w latach 1930 — 1937 kształtował się następująco:

1930	259.114 q	wartości	1.727.000 zł
1931	1.155.087 q	wartości	7.896.000 zł
1932	613.475 q	wartości	4.306.000 zł
1933	208.167 q	wartości	1.028.000 zł
1934	249.200 q	wartości	1.662.000 zł
1935	283.682 q	wartości	2.355.000 zł
1936	492.237 q	wartości	4.515.000 zł
1937	469.767 q	wartości	5.091.000 zł

Z powyższego zestawienia cyfrowego wynika, że w latach kryzysu eksport ziemniaków pochodzenia polskiego znacznie się zmniejszył. Zjawisko to należy przypisać temu, że Polska eksportowała ziemniaki wyłącznie do krajów europejskich, które w okresie kryzysu, dla ochrony własnej produkcji, stosowały cła prohibicyjne, lub też w inny sposób ograniczały import ziemniaków z zagranicy. Nie dotyczy to krajów pozaeuropejskich (Afryka i Azja), które w tych latach zwiększyły import, co nie wpłynęło jednak na wzrost eksportu z Polski, ze względu na brak zainteresowania ze strony polskich eksporterów, rynkami pozaeuropejskimi.

Spośród państw, które eksportują poważniejsze ilości ziemniaków, należy wymienić w pierwszym rzędzie: Holandię, Włochy, Francję, Hiszpanię, Irlandię i Kanadę. Szereg innych państw bierze również udział w eksporcie i aczkolwiek państwa te produkują znacznie mniejsze ilości ziemniaków niż Polska, to jednak udział ich w eksporcie w cyfrach bezwzględnych lub procentowo jest znacznie wyższy od udziału Polski.

Poniższa tabelka obrazuje stosunek eksportu do produkcji poszczególnych państw europejskich w 1937 roku w sposób dostatecznie przejrzysty:

	Produkcja	eksport	eksport w %
Włochy	2.870.000 t.	156.000 t.	5,4
Węgry	2.600.000 t.	23.000 t.	0,9
Holandia	2.500.000 t.	310.000 t.	12,4
Estonia	985.000 t.	70.000 t.	7,1
Dania	1.350.000 t.	37.000 t.	2,7
Polska	40.000.000 t.	47.000 t.	0,1

Jak wynika z powyższych cyfr — maleńka Estonia, produkujaca czterdzieści razy mniej ziemniaków niż Polska, eksportuje 1½ raza więcej. Natomiast Holandia, która produkuje zaledwie 2.5 miliona ton rocznie, eksportuje 7 razy więcej od Polski, co wynosi aż 12.7 procent w stosunku do produkcji ziemniaków tego państwa.

Podobne refleksje muszą budzić dane statystyczne, dotyczące produkcji i eksportu innych państw. Uwzględniając nawet wysokie spożycie ziemniaków w Polsce (786 kg na głowę) z przytoczonych cyfr wynika, że możliwości eksportowe z Polski są w dużej mierze nie wyzyskane.

W r. 1937 jak to już wyżej wspomniano, eksport ziemniaków z Polski osiągnął cyfrę 5.091.000 zł w stosunku do 4.515.000 zł w roku poprzednim — 1936. Wzrost wywozu w r. 1937 należy przypisać w pierwszym rzędzie zdobyciu kilku nowych rynków zbytu, z drugiej zaś strony polskim eksporterom udało się powiększyć kwoty wywozu na szereg innych rynków już zdobytych w poprzednich latach.

Odbiorcami ziemniaków z Polski w roku 1937 były niżej wymienione kraje (wartość eksportu według danych Głównego Urzędu Statystycznego)

Anglia	32.000 zł	Austria	37.000 zł
Argentyna	548.000 zł	Belgia	1.005.000 zł
Francja	1.487.000 zł	Hiszpania	130.000 zł
Portugalia	403.000 zł	Marokko fr.	157.000 zł
Marokko h.	12.000 zł	Niemcy	47.000 zł
Szwajcaria	564.000 zł	Włochy	456.000 zł
Urugwaj	200.000 zł		

Jak ważną pozycję stanowi wywóz ziemniaków dla ziem zachodnich Polski wykazują cyfry, ilustrujące eksport z tych obszarów w ciągu ostatnich 2 lat. W roku 1936 wywieziono z Pomorza i Poznańskiego ogółem ziemniaków wartości zł 3.415,354, wobec globalnego wywozu z Polski wartości zł 4.515.000, w roku zaś 1937 wywóz ten osiągnał cyfrę około 3.000.000 zł, wobec wywozu ogólnopolskiego ziemniaków wartości zł 5.091.000.

Udział zatem procentowy Pomorza i Poznańskiego w wywozie ogólnopolskim wynosił w roku 1936 około 80 proc., w ubiegłym zaś ca 60 proc.

Gros polskiego eksportu ziemniaków stanowią ziemniaki-sadzeniaki, które na wielu rynkach odbiorczych zdobyły sobie wśród producentów i odbiorców duże uznanie. Sadzeniaki polskiego pochodzenia okazały się w wielu wypadkach odpowiedniejsze i wytrwalsze na degenerację niż ziemniaki innych państw. — Poza tym należy stwierdzić, że Polska produkuje również wiele odmian sadzeniaków t. zw. białomięsnych, których nie mogą produkować niektóre państwa, konkurujące z nami na rynkach zagranicznych, a zwłaszcza Holandia (ze względów klimatycznych).

Rezultatem tego jest import polskich ziemniaków sadzeniaków do Holandii i innych państw dla produkcji z przeznaczeniem na eksport.

Opierając się na statystykach importu ziemniaków poszczególnych krajów — z całą stanowczością można stwierdzić, że istnieje szereg państw, do których polskie sadzeniaki mogą być eksportowane. W pierwszym rzędzie będą to następujące kraje pozaeuropejskie: Brazylia. Chile, Peru. Meksyk. Egipt. Palestyna. Syria, Cypr. Malta. Ceilon. Indie Bryt., Afryka Zachodnia, Afryka Południ. Brytyjska, i Tunis. Gdy się uwzględni poza tym małe wykorzystanie niektórych dotychczasowych rynków zbytu w Europie. możliwości eksportu przedstawiaia się bardzo poważnie.

Jeśli chodzi o eksport ziemniaków jadalnych z Polski, to odcinek tego eksportu jest w zaniedbaniu, choć możliwości są również poważne. Rynkiem. który mógłby odegrać ważna rolę w naszym eksporcie. jest przede wszystkim rynek angielski. Anglia importuje rocznie za około minimum 1.5 do 2 milionów kwintali ziemniaków konsumcyjnych. W czasach przedkryzysowych wywożono z Polski poważne ilości ziemniaków do Anglii. w latach jednak kryzysu eksport ten ustał prawie zupełnie Poza tym poważnymi odbiorcami ziemniaków jadalnych są następujące państwa: Marokko. Alger, Tunis, Egipt, Palestyna, Brazylia, Argentyna.

Na wymienionych rynkach należy zatem przeprowadzić badania odnośnie możliwości zbytu ziemniaków jadalnych polskiego pochodzenia. Badania te mogą się sowicie opłacić, zwiększając wydatnie wpływ dewiz do Polski.

Niejednokrotnie już eksporterzy z okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zwracali uwagę na konieczność wydelegowania na rynki zamorskie wysłannika, który przeprowadziłby badania, w jakich granicach istnieją realne możliwości sprzedaży ziemniaków pochodzenia polskiego na tamtejszych rynkach. Wydaje się. że akcję taka mogłaby dzisiaj sfinansować Rada Handlu Zagranicznego, rozporządzajaca na to specjalnymi funduszami. — Oczywiście byłoby najbardziej celowe. gdyby wysłannik był mężem zaufania organizacji branżowej. (w danym wypadku Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu). względnie samorzadu gospodarczego. Akcja takiego wysłannika powinna nosić wyłącznie charakter informacyjno-badawczy, nie obejmując spraw związanych z przeprowadzaniem transakcyj handlowych.

Zastanowić się wreszcie trzeba, jakie przyczyny poza niedostateczną znajomością wielu rynków odbiorczych przez polskich eksporterów, moga hamować a nawet uniemożliwiać eksport z Polski.

Przede wszystkim należy wymienić tutaj wysokie premie stosowane przez niektóre państwa przy eksporcie ziemniaków. Dotyczy to w pierwszym rzędzie Holandii. Pozą tym zdarza się. że wyjątkowe urodzaje w państwach konkurencyjnych zmuszają polskich eksporterów do rezygnowania z zagranicznych zamówień. ze względu na niskie ceny na ziemniaki oferowane przez te państwa.

Stwierdzono poza tym. że w wielu krajach ziemniaki polskie są nieznane i przychodzą jako towar pochodzenia zagranicznego. Zrozumiałym jest. że w takich wypadkach eksporter polski pragnacy bezpośrednio pracować z danym krajem. spotyka się z oświadczeniem. że towar polski jest tam nieznany. W rezultacie wpływa to na obniżenie rentowności eksportu.

Warto jeszcze wspomnieć, że państwa konkurujace z nami w wywozie ziemniaków, rozporządzają w większości wypadków tańszym opakowaniem w postaci skrzynek i worków. Gdy do tego dodamy jeszcze różnicę w kosztach przewozu kolejowego i morskiego na niekorzyść Polski, otrzymamy w zarysach obraz trudności, które muszą pokonywać polscy eksporterzy ziemniaków przy kalkulowaniu cen sprzedaży.

Na podstawie tych uwag, należy stwierdzić kategorycznie, że nasze możliwości eksportu ziemniaków sadzeniaków i ziemniaków jadalnych nie są całkowicie wyzyskane. zwłaszcza w odniesieniu do krajów pozaeuropejskich i wszelkie wysiłki ze strony

firm polskich, zmierzające do usunięcia przyczyn hamujących ten eksport winny znaleźć zrozumienie i właściwe poparcie u czynników administracji gospodarczej: odnosi się to w szczególności do postulatów dotyczących taryf przewozu morskiego, lądowego oraz zagadnienia kredytu.

Prowizoryczne obliczenia wykazują, że eksport ziemniaków z Polski przy odpowiednim poparciu wysiłków naszych eksporterów może być zwiększony do cyfry kilkunastu milionów złotych. Fachowcy obliczają, że tylko na jednym rynku angielskim będzie można umieścić około 30 — 40.000 ton ziemniaków jadalnych polskiego pochodzenia wartości ca 3 miliony złotych.

W. K.

SZWEDZKI IMPORT WĘGLA W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

	Węgiel gaz. Węgiel koks pył z tych ton	Węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	2.717	223.466	43.999	10.973
Niemcy	7.606	7.690	3.395	54.962
Niederlandy	—	—	—	82.238
Belgia	—	2.855	—	42.184
Wielka Brytania	32.983	135.681	39.251	22.380
Czechosłowacja	—	—	350	2.416
razem	43.306	369.692	76.995	215.153

SZWECJA ZWIĘKSZA ILOŚĆ SWYCH ZAGR. IZB HANDLOWYCH.

Kommerskollegium w Stockholmie przedstawiło Rządowi Szwedzkiemu projekt subwencji dla izb handlowych szwedzkich za granicą, przy tym dla warszawskiej zaproponowano subsydium w wysokości 10.000 kr. szw. Podkreślono przy tym, iz zachodzi potrzeba zwiększenia Izb zagranicznych ze względu na wzrost stosunków handlowych. Dotychczas istnieją Izby szwedzkie handlowe w Londynie, Warszawie, Paryżu, Nowym Jorku, Sydney i Rydze.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PRZETWORÓW ZIEMNIACZANYCH W INDIACH BRYTYJSKICH.

W 1936/37 wwieziono do Indyj przetworów ziemniaczanych, t. j. krochmalu, mączki ziemniaczanej i dekstryny — 18,3 tys. ton o wartości 5,8 mil. zł. Na krochmal przypadło 12,5 tys. ton o wartości 3,9 mil. zł, na mączkę ziemniaczaną 4,3 tys. ton o wartości 1,3 mil. zł, na dekstrynę 1,5 tys. ton o wartości około 6 mil. zł. Handel zamorski przetworów ziemniaczanych opiera się głównie o dwa ośrodki: Bombaj i Kalkutę. Przez port bombajski wwieziono 12,2 tys. ton, przez port kalkucki — 5,5 tys. ton. Reszta, t. j. około pół miliona ton przypada na porty wejściowe: Karachi, Madras i Rangun.

W dowozie krochmalu wysuwają się na pierwsze miejsce Niemcy, za nimi idzie Holandia. W dowozie mączki ziemniaczanej i dekstryny — Holandia, za nią idą dopiero Niemcy.

W ogólnym dowozie przetworów ziemniaczanych udział Niemiec wyraził się w 37%, udział Holandii w 52%. W dowozie krochmalu partycypuje również Belgia, Stany Zjednoczone A. P., w dowozie mączki — Polska, w dowozie dekstryny — Japonia. Udział innych krajów jest bez większego znaczenia.

Jak wynika z danych statystycznych Indyj, udział Polski na tle ogólnego przywozu przetworów ziemniaczanych jest znikomy, zamknął się bowiem w 1937/38 w granicach 640 tys. ton o wartości około 10 tys. zł, co daje w stosunku do ogólnego tonażu przywozu — 0.04%.

Możliwości dostaw istnieją i możnaby rozszerzyć bardzo poważnie naszą ekspansję eksportową na tym odcinku handlu zamorskiego, a zwłaszcza, że produkt polskiego pochodzenia jest znany na rynku. Przy nawiązywaniu kontaktów należy jednakże wyeliminować niepowołanych agentów, którzy nieznajomością artykułu i rynku indyjskiego częstokroć psują nawet najlepsze nawiązania.

Zainteresowani eksporterzy mogą w tej sprawie zwrócić się po bliższe informacje do P.I.E.

Ceny rynkowe poszczególnych artykułów z uwzględnieniem pochodzenia towaru kształtują się następująco:

Krochmal amerykański — Rs 8/— za 140 funtów.

Mączka ziemniaczana: japońska — Rs 9/—, holenderska — Rs 9/14 za cwts.

Dekstryna biała: japońska — Rs 11/8, holenderska — Rs 12/8 za 100 kg.

(Ceny orientacyjne za miesiąc październik br.).

STANDARYZACJA EKSPORTU PRZETWORÓW MIĘSNYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wprowadziło (pismem z dnia 10 11 1938 r. Nr HZ/XXVI/2 1510) w życie przepisy o standaryzacji gulaszu wołowego we własnym sosie, wywożonego za granicę.

Przepisy ustalają, iż eksportem gulaszu mogą zajmować się te przetwórnie mięsne, które posiadają odpowiednie pomieszczenia i urządzenia, szczegółowo w przepisach określone. Ponadto przepisy stanowią o jakości surowca, jaki winien być używany do produkcji gulaszu, o sposobie jego przygotowania, pakowania i przewozu oraz określają jakie cechy charakterystyczne winien posiadać gulasz gotowy.

Specjalne instrukcje, dotyczące obsługi autoklawu w czasie sterylizacji gulaszu oraz w sprawie badań termostatowych dla gulaszu, uzupełniają powyższe przepisy.

SZWEDZKI KOMITET EKSPORTOWY ZA WZMOŻENIEM EKSPORTU.

Szwedzki Komitet Eksportowy złożył ostatnio do rąk Ministra Handlu obszerny memoriał. Autorzy tego memoriału starają się wykazać zbytnią zależność szwedzkiego handlu zagranicznego od rynków Europy i Północnej Ameryki, a to zarówno w imporcie, jak w eksporcie, i wypowiadają się za zwiększeniem zasięgu geograficznego szwedzkiej wymiany towarowej. W związku z tym proponują

oni przyznanie 100.000 koron rocznie Szwedzkiemu Związkowi Eksporterów specjalnie na ogólne badania możliwości zbytu na zagranicznych rynkach mniej dotąd opracowanych. Dla zwiększenia dopływu młodych sił szwedzkich na rynki transoceaniczne autorzy są za tym, aby stypendia eksportowe, które daje się obecnie tylko dla poparcia eksportu na dalekie rynki, były również udzielane dla badań stosunków handlowych.

Popierając rozbudowę i wzmocnienie placówek dyplomatycznych, autorzy proponują nadto utworzenie w wydziale ekonomicznym Ministerstwa Spraw Zagranicznych specjalnego biura dla wzmożenia pracy w działach polityki traktatowej i eksportu na dalekie rynki.

Poza wnioskami za wzmożeniem współpracy między importerami i eksporterami, za zwiększeniem niektórych dotacyj i za rozszerzeniem gwarancji rządowej kredytów eksportowych, autorzy popierają udzielenie jednorazowego kredytu w sumie 15 tys. kor. dla nagrania filmu, ilustrującego szwedzkie stosunki gospodarcze i kulturalne oraz proponują budowę „Domów Szwedzkich" za granicą. Wzniesione w różnych krajach „Domy Szwedzkie" mieściłyby prócz placówki dyplomatycznej lub konsularnej, również szwedzkie biura handlowe i wystawy.

PRZEPISY WETERYNARYJNE PRZY PRZYWOZIE ZWIERZĄT DO FRANCJI.

Państwowy Instytut Eksportowy zawiadamia, że w Dzienniku Urzędowym francuskim (Journal Officiel du 11 Novembre 1938) ukazało się ostatnio zarządzenie francuskiego Ministerstwa Rolnictwa, dotyczące importu do Francji i tranzytu zwierząt żywych i bitych z gatunku gryzoniów domowych i dzikich (króliki, zające itp.) oraz odpadków z tych zwierząt (sierści, skórek itd.)

W myśl tego zarządzenia wszelkie przesyłki tego rodzaju winny być zaopatrzone w specjalne świadectwo weterynaryjne, wydane przez państwowe organy służby weterynaryjnej i stwierdzające, że wypadki choroby t. zw. „tularemii" nie były notowane w kraju pochodzenia.

Ponieważ przesyłki nie zaopatrzone w takie zaświadczenia nie będą przyjmowane przez władze celne francuskie, Instytut zwraca uwagę na konieczność uzyskiwania tych zaświadczeń przed każdorazową wysyłką wyżej wymienionych artykułów do Francji, zaznaczając, że do wydawania ich uprawnieni są powiatowi lekarze weterynarii.

PRZEPISY O IMPORCIE TOWARÓW SUDECKICH DO U. S. A.

W dniu 9 listopada r. b. Komisarz Celny Stanów Zjednoczonych zawiadomił wszystkie podległe placówki celne, że na mocy porozumienia pomiędzy Departamentem Skarbu z dniem 10 listopada br. wszelkie towary wyprodukowane w okupowanych przez Niemcy terytoriach Czechosłowacji (Sudety) bez względu na to z jakiego kraju będą importowane, od tej daty uważane będą za towary wyprodukowane w Niemczech i podlegać będą istniejącym dla towarów niemieckich przepisom znakowania i stawkom celnym.

Bardzo ważnym dla importerów jest zdanie zawarte w nowym rozporządzeniu „bez względu na to z jakiego kraju będą importowane", gdyż wielu importerów kazało wysyłać towary sudeckie do innych krajów zanim nastąpiło przyłączenie tego terytorium do Niemiec. Towary takie podlegać będą nowemu rozporządzeniu.

Wzmożone zazwyczaj w okresie Świąt Bożego Narodzenia dostawy niewątpliwie opóźnią się w roku bieżącym z uwagi na to, że towary już wysłane będą musiały być po przyjściu do New Yorku znakowane „Made in Germany", co jednocześnie wpływa na wzrost kosztów dostawy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LISTOPADA DO 7 GRUDNIA 1938 R.

BELGIA. Od dn. 27 I 39 obowiązuje przepis o oznaczaniu pochodzenia na wszelkiego rodzaju pocztówkach, widokówkach, obrazkach, drukach, kalendarzach, mapach itp., importowanych do Belgii. Napis w stosunku do dostaw z Polski winien brzmieć „imprimé en Pologue".

BOLIWIA. Zniesiono ograniczenia i zakazy przywozu. (3 X 38). Dozwolony jest przywóz wszelkiego rodzaju towarów, również luksusowych, za wyjątkiem cukru, ryżu, mąki, pszenicy, bydła, bawełny, oliwy i masła; na powyższe artykuły wymagane jest zezwolenie importowe. Równocześnie podwyższone zostały stawki celne przez ustalenie specjalnych dopłat, które przy szeregu artykułach wynoszą 500, 600, 700 i 800 pr. opłat celnych (stawki celne plus dodatki).

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Ustalone zostały następujące kontyngenty na import tekstyliów do Malty na rok 1939:

od 1 I do 31 III — z Włoch 188,000 yardów, z innego kraju 11,000 yardów;

od 1 IV do 30 IX z Włoch 878,000 yardów, z innego kraju 53,000 yardów;

od 1 X do 31 XII — z Włoch 188,000 yardów, z innego kraju 11,000 yardów.

Kontyngenty nie wykorzystane w pierwszym i drugim okresie powinny być przeniesione na okres trzeci.

CZECHOSŁOWACJA. Min. Rolnictwa zabroniło przywozu i przewozu bydła, nierogacizny jak i części zwierząt, mięsa i odpadków z 3-ch departamentów rumuńskich. (29 XI 38).

EGIPT. W dzienniku urzędowym z dnia 7 XI br. ogłoszona została dawno przygotowywana ustawa o produkcji, imporcie i eksporcie mydeł. Według ustawy produkcja i handel mydłem obejmować może tylko takie wyroby, które zawierają ponad 40 proc. tłuszczu i kwasów żywicznych, a poniżej 0,3 proc. ługu potasowego. Przepis powyższy nie dotyczy mydeł specjalnych, których charakter zaznaczony jest wyraźnie na opakowaniu.

EIRE. Ustalono na rok 1939 kontyngenty importowe na pędzle, szczotki i t. p. wyroby w wysokości ogólnej 351,000 sztuk.

FINLANDIA. Z ważnością od 28 XI 38 podwyższono cło na benzynę z 0,20 na 1.80 marek f. od 1 kg.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. We Franc. Afryce Zachodniej podwyższono cło wywozowe od złota, bydła, orzechów ziemnych, kakao, oleju orzechowego i palmowego oraz surowców żywicznych.

INDIE HOLENDERSKIE. Z dniem 1 I 39 obowiązywać będzie obniżone cło na papier gazetowy.

JUGOSŁAWIA. Jugosłowiański Bank Narodowy wydał instytucjom uprawnionym do handlu dewizami i walutami zarządzenie, mocą którego krajowe firmy, należące do zagranicznych właścicieli mogą bez specjalnego zezwolenia Banku Narodowego dokonywać wpłat na poszczególne konta rozrachunkowe do wysokości 200,000 dinarów.

Poza tym zarządzenie to zawiera ułatwienia w kierunku dokonywania w ostatnim miesiącu, w którym upływa prawo pobytu w Jugosławii, transakcyj dewizowych, przez zagranicznych właścicieli krajowych firm, o ile posiadali oni roczne prawo pobytu.

ŁOTWA. Z dniem 1 XII br. weszła w życie III część nowego ustawodawstwa celnego, regulująca sprawę przesyłek pocztowych, bagaży oraz tranzytu.

NIEMCY. Towary pochodzenia sudeckiego zwolnione zostały z dniem 1 XII br. od cła, podatku wyrównawczo-obrotowego oraz dodatku kryzysowego przy wejściu na teren b. Austrii. Z ulg powyższych nie korzystają: papier i wyroby z niego, rękawiczki skórkowe, szkło i towary szklane, naczynia kuchenne emaliowane.

PALESTYNA. „Palestine Gazette" z dnia 15 listopada br. przynosi następujące zmiany stawek celnych na drób bity i żywy:

W poz. 40, punkt a) taryfy celnej palestyńskiej, w miejsce jednolitej stawki na drób bity w wysokości 25 milsów od sztuki, wprowadza się rozróżnianie sezonowości, przy zachowaniu stawki dotychczasowej w okresie od 1 lutego do 30 czerwca 1939 r. pkt ii). z zastosowaniem zniżonej stawki w wysokości 5 milsów od sztuki w okresie od 1 lipca do 31 stycznia (pkt 1).

Podobnie pozycję 44 — na drób żywy — rozbija się na dwa punkty, a) i b), zachowując dotychczasową jednolitą stawkę 25 milsów od sztuki w okresie od 1 lutego do 30 czerwca (pkt b), obniżając natomiast powyższą stawkę do 5 milsów w okresie od 1 lipca do 31 stycznia (pkt a).

SYRIA I LIBAN. Zwolniono od cła przywozowego makuchy oleiste. (4 XI 38).

SZWAJCARIA. Podwyższone zostało z dniem 9 XI br. cło na jęczmień, słód i piwo następująco (w nawiasach cło dotychczasowe): od 100 kg brutto: jęczmień — 24.35 fr. (20.30), słód — 33 fr. (27.50), piwo — 6 fr. od hl. (5.—).

SZWECJA. Zakaz wywozu łomu żelaznego przedłużono do końca 1939 r.

Począwszy od 1 XII br. obowiązuje opłata dodatkowa, pobierana w wysokości 5 oere od kg pszenicy importowanej. Oprócz tego podwyższono opłatę importową z 4 na 12 oere od 1 kg niektórych produktów pszenicznych; podwyższono również podatek z 4 na 5 oere od 1 kg makuchów lnianych w plackach lub śrucie. O 1 oere od 1 kg uległy wreszcie zwyżce opłaty importowe od kukurydzy, otrąb oraz innych pasz, jak owsa, jęczmienia, wyki itp.

TUNIS. Skontyngentowaniu uległ wywóz z Tunisu trawy alfa potrzebnej do produkcji papieru. Wywóz w ramach ustalonego kontyngentu zależeć będzie od zezwolenia, uzyskanego od Dyrektora Spraw Ekonomicznych w Tunisie. (18. XI. 38.)

WENEZUELA. W dzienniku urzędowym z dnia 29. X. br. widnieje zarządzenie, dopuszczające do bezcłowego przywozu składane domki robotnicze z drzewa.

WŁOCHY. Przędza lniana i konopna postawiona została na liście towarów licencjonowanych, których przywóz zależy od zezwolenia Min. Skarbu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Rękawiczki skórkowe. Południowo-afrykańska firma agenturowa pragnie nawiązać kontakt z sumienną i sprężystą wytwórnią rękawiczek skórkowych w Polsce w celu otrzymania zastępstwa. P/31771/64/M.

Wata do gilz. Importerzy belgijscy, którzy dotychczas sprowadzali ten artykuł z Czechosłowacji, pragną importować z Polski watę do wyrobu filtrów do gilz papierosowych. P/31780/46/M.

Cholewy i buty juchtowe. Firma niemiecka poszukuje dostawców cholew do butów długich i zwykłych, z skóry juchtowej i ewentualnie butów gotowych tego rodzaju. P/31798/64/M.

Skóry meblowe, shirting itd. Firma szwedzka pragnie nawiązać stosunki handlowe z eksporterami polskimi juty, włosia, trawy morskiej, skór meblowych i shirtingu. P/31885/21/M.

Swetry wełniane. Firma angielska poszukuje dostaw swetrów wełnianych, wykonanych ręcznie, o żywych motywach polskich. P/31473/3.B./M.

Pantofle. Firma angielska interesuje się importem pantofli rannych skórzanych niebieskich, czarnych i brązowych oraz filcowych, damskich i dziecinnych. P/31478/3.B./M.

Firanki. Firma peruwiańska widzi możliwości zbytu na miejscowym rynku dla firanek oraz ludowych wyrobów lnianych na bieliznę stołową i na ubrania. P/32068/3.A./M.

Suszone jarzyny. Na rynku szwajcarskim istnieje zapotrzebowanie na pewne rodzaje jarzyn suszonych, a mianowicie czosnek, pietruszkę i selery. W sprawie tej nawiąże kontakt z ew. dostawcami polskimi poważna firma, mająca nawiązane stosunki handlowe z tamtejszymi odbiorcami. R/32066/25/S.

Sproszkowane pomidory. Artykuł ten poszukiwany jest na rynku szwajcarskim. R/32089/86/25/S.

Dziczyzna. Firma szwajcarska zamierza sprowadzić z Polski pewną ilość dziczyzny bitej, w pierwszym rzędzie zajęcy, bażantów i kuropatw. R/32096/31/S.

Pasze. Firma agenturowa we Francji interesuje się importem z Polski wszelkiego rodzaju pasz. R/32194/38/S.

Zwierzyna. Na terenie Francji istnieje zapotrzebowanie na zwierzynę żywą, która zostałaby przeznaczona na poprawienie zwierzostanu. R/32202/31/S.

Mączka kostna. Firma londyńska interesuje się importem pow. artykułu. P/32323/66/ID.

Chemikalia. Firma egipska pagnie nawiązać kontakt z producentami: siarczanu magnezu, chlorku boru, ałunu potasowego, sody kalcynowanej i innych. P/32149/47/ID.

Różne. Firma importowa w USA interesuje się importem z Polski różnych artyk. E/29311/93/H.

Różne. Firma agenturowa w Szwecji pracująca na rachunek własny interesuje się różnymi artykułami mającymi zbyt w Szwecji. E/31139/4L/H.

Różne. Firma agenturowa na Kubie interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm z następujących branż: kleju kostnego, bieli cynkowej, oleju lnianego, kołków drewnianych do butów, blach cynkowych i miedzianych oraz żelaza galwanizowanego. E/30500/22/H.

Różne. Firma amerykańska interesuje się importem wyrobów alabastrowych (popielniczki, całe garnitury do palenia, podstawy do lamp), „chinaware" (porcelana stołowa przezroczysta) i szkła stołowego (większe ilości solniczek, pieprzniczek, flaszeczek do perfum itp.). P/30905/4H/ID.

Kreda. Firma szwedzka interesuje się importem kredy szlamowej i sucho mielonej. P/31332/65/ID.

Butelki. Firma angielska interesuje się importem 1-litrowych butelek do wina (Vermouth). P/31468/63/ID.

Szkło. Firma londyńska interesuje się importem szkła perfumeryjnego wraz z montażem metalowym jak rozpylacze, puderniczki na toalety ze szkła ciętego itp. P/31476/63/ID.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 XII 1938 DO 10 I 1939 R.

a) do Stanów Zjednoczonych:

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	godz
15 XII	Europa	Cherbourg	15 XII	22,15
21 XII	Hamburg	Cherbourg	20 XII	22,15
22 XII	Franconia	Cherbourg	22 XII	22,15
27 XII	Washington	le Havre	27 XII	22,15
2 I	Paris	le Havre	2 I 39	22,15
5 I	Batory	Gdynia	5 I	17,—
7 I	Ile de France	le Havre	7 I	22,15

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju, Paragwaju):

16 XII	Pułaski	Gdynia	16 XII	13,—
17 XII	Highl Brigade	Lisbonne	17 XII	22,15
24 XII	Conte Grande	Geneva	23 XII	22,15
27 XII	Asturias	Lisbonne	27 XII	22,15
31 XII	Highl Patriot	Lisbonne	31 XII	22,15
4 I	Naptunia	Napoli	3 I	22,15
9 I	Cap. Arcona	Hamburg	9 I	22,15

URUCHOMIENIE NOWEGO DWORCA WIŚLANEGO WE WŁOCŁAWKU.

We Włocławku uruchomiono nowy dworzec wiślany „Włocławek — Wąsk — Port". Dworzec ten służy tylko dla przesyłek nadanych do dalszego przewozu Wisłą lub przewiezionych statkami. Posiada on uprawnienia dla odprawy przesyłek wagonowych i drobnicowych nadanych jako przesyłki pospieszne lub towarowe. Uruchomienie tego dworca wiślanego ma również znaczenie dla komunikacji żeglugowej i śródlądowej z portami Gdynią i Gdańskiem.

USTALENIE NOWYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH W KOMUNIKACJI Z CZECHOSŁOWACJĄ.

W komunikacji z Czechosłowacją ustanowiono następujące przejścia graniczne:

1) w komunikacji z Polską:

stare przejścia: Bohumin, Petrovice, Cesky Tešin — **nowe przejścia:** Hrušov — Bogumin — Cadca — Mosty Śląskie; (dla stacji Dyrekcji Państwowej Brno i Olomouc, dla której dotychczasowym przejściem granicznym był Cesky Tešin, istnieje obecnie Gnojnik — Dobrá).

2) w komunikacji z Niemcami:

stare przejścia: Eger, Franzensbad, Klingenthal, Johanngeorgenstadt, Weipert, Reitzenhain, Moldau, Bodenbach — **nowe przejścia:** Terezin — Bohušovice — Lobositz (Lovosice),

stare przejścia: Tetschen, Sebnitz (Sachs), Eberbach (Sachs), Warnsdorf — **nowe przejścia:** Mělnik — Libach (Libecho),

stare przejścia: Reichenberg, Seidenberg, Heinersdorf (Tafelfichte), Polaun — **nowe przejścia:** Sychrov — Liebenau (Hodłowice u. Liberce),

stare przejścia: Liebau (Schles), Halbstadt, Mittelsteine, Mittelwalde — **nowe przejścia:** Ceská Metuje — Wekelsdun (Treplice nad Metuji),

stare przejścia: Heinersdorf (Oberschles), Ziegenhals Hbf, Jägerndorf, Troppau, Kuchelna —

nowe przejścia: Velka Bystřice — Marienthal (Mariánské Udoli).

Przewóz towarów w komunikacji z Czechosłowacją (a więc i przewóz drogą morską) przy stosowaniu odnośnych polskich taryf związkowych możliwy jest tylko przez stacje położone w obrębie nowych czechosłowackich przejść granicznych. Należy jeszcze nadmienić, że większa część stacyj południowych nie została dotychczas ustalona.

RUCH TOWAROWY MIĘDZY WĘGRAMI, B. AUSTRIĄ I POLSKĄ.

Na liczne zapytania w powyższym kierunku komunikujemy, że odnośnie ruchu towarowego między Węgrami a Polską, aczkolwiek odprawa taryfowa tych transportów jest możliwa nadal na podstawie wewnętrznej taryfy P. K. P. Część II, zeszyt 1 — ze względu na to, iż Węgry przyznały w drodze wzajemności przywileje podane w § 30 tej taryfy, transporty z Węgier i do Węgier via Gdynia natrafiają na razie na przeszkody czechosłowackiego tranzytowania pod względem technicznym. Polegają one na tym, że przez dwukrotne przerwanie czechosłowackiej kolei przez linie kolejowe niemieckie, na pierwotnej drodze Bredav—Piotrowice skazane są te transporty na prowadzenie ich okrężną drogą via Czaca — Cieszyn.

Obecnie istnieją praktyczne dwie możliwości prowadzenia omawianych transportów, albo przez Rumunię na podstawie polsko - rumuńskiej taryfy portowej, o czym komunikowaliśmy łącznie z analizą tej taryfy w Biuletynie nr 19 na str. 31, albo przez Niemcy via Lundenburg — Wrocław.

Ostatnią rutę podraża okoliczność, iż na przebiegu czechosłowackim mają zastosowanie taryfy normalne a nie wyjątkowe.

Co do ruchu towarowego między dawną Austrią a Polską i w kierunku odwrotnym należy zauważyć, iż jakkolwiek Austria skreślona została ze spisu państw uznających wymienione przywileje, wspomnianej wewn. taryfy P.K.P., to jednak ze względu na pozostawienie Czechosłowacji, jako kontrahenta naszych kolei w tejże taryfie — istnieje nadal teoretyczna możność prowadzenia tych transportów tranzytem czechosłowackim. Praktycznie wszakże transporty te natrafiają na wspomniane wyżej przeszkody, jak przy ruchu towarowym węgiersko - polskim.

UPRZYWILEJOWANY TRANZYT POLSKI PRZEZ NIEMCY.

Dnia 21 listopada uruchomiono na podstawie umowy z dnia 5 listopada 1938 r., zawartej między Ministerstwem Komunikacji R. P. a Ministerstwem Komunikacji Rzeszy, uprzywilejowany tranzyt polski przez Niemcy, mianowicie dla przewozu pasażerów, bagażu, przesyłek pośpiesznych, zwłok, zwierząt i taboru oraz dla obsługi telefonicznej i telegraficznej na niemieckim przebiegu tranzytowym od granicy pod Boguminem do granicy nad Olzą. Odległość od granicy pod Boguminem (kierunek Annaberg) do granicy nad Olzą wynosi 6 km.

Celem ustalenia odległości od stacji nadania aż do stacji przeznaczenia należy zsumować poszczególne odcinki, jak następuje: stacja nadania — granica pod Boguminem; granica pod Boguminem (kierunek Annaberg),— granica nad Olzą (6 km); granica nad Olzą — stacja przeznaczenia wzgl. odwrotnie.

W ruchu towarowym powyższy sposób obliczania będzie stosowany tylko wtedy, jeśli odległość wyłącznie na liniach P. K. P. ustalona na podstawie wykazu odległości P. K. P. nie okaże się krótszą. Przewoźne będzie obliczane dla całego przebiegu na podstawie obowiązujących taryf osobowych, bagażowych, ekspresowych i towarowych P. K. P.

Dzięki powyższemu przebiegowi tranzytowemu można uzyskać w komunikacji z obszarami olzańskimi skrócenie odległości taryfowych do 15 km, co ma również znaczenie dla komunikacji z portami Gdynią i Gdańskiem.

TARYFA WYRÓWNAWCZA W KOMUNIKACJI NIEMIEC PRZEZ C. S. R. Z TRIESTEM I FIUME.

Jak donoszono w październiku, koleje Rzeszy zgodziły się wówczas na utrzymanie do 31 października taryfy wyrównawczej, która została ustalona w ruchu towarowym między pewnymi obszarami dawnej Rzeszy a Triestem i Fiume, przy kierowaniu transportów przez Salzburg i to, pomimo istniejącego podówczas zawieszenia ruchu ze strony Czechosłowacji. Obecnie komunikuje Dyrekcja Kolei Rzeszy w Monachium, że koncesję wyżej wymienioną rozszerza się aż do podjęcia normalnego ruchu poprzez Czechosłowację, przy czym bierze się za podstawę obecną taryfę i ostatni kurs korony czeskiej.

SPRAWY PODATKOWE

POTRĄCALNOŚĆ Z DOCHODU OSÓB PRAWNYCH STRAT NA UDZIAŁACH W SPÓŁKACH Z. O. O.

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło okólnikiem z dn. 12 listopada 1938 r. (L. D. V. 28081/2/38), że straty na udziałach w spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością podlegają potrąceniu z dochodu osób prawnych, opodatkowanych na podstawie art. 21 ustawy o podatku dochodowym — analogicznie do potrąceń z tytułu strat na papierach wartościowych u osób prawnych.

W odniesieniu do papierów wartościowych obowiązuje okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 3 III 1931 r. L. D. V. 1219/2/31, który stanowi, że:

„Dla osób prawnych, prowadzących prawidłowe księgi handlowe, bez względu na to, czy papiery (t. j. wartościowe) są przedmiotem ich obrotu, czy też nie, dochodem z tych papierów będą zawsze procenty otrzymywane z tytułu posiadania tych papierów oraz zarachowane względnie otrzymane z realizacji tych papierów nadwyżki, ponad ich pierwotną wartość książkową. I odwrotnie, dla tego rodzaju osób prawnych, będą potrącalne w każdym wypadku straty poniesione przy realizacji tych papierów, oraz straty wynikające z książkowego obniżenia ich wartości, jeżeli to obniżenie jest uzasadnione względami gospodarczymi, jak obniżenie się wartości giełdowej papierów poniżej ceny ich nabycia, względnie poniżej prawidłowo zaksięgowanej pierwotnej wartości książkowej".

PARAFOWANIE KSIĘGI POBORU ETYKIET NA MĄKĘ I KASZĘ.

W drodze wykładni Nr 517 ustawy o opłatach stemplowych (Nr D. V. 26168/5/38) Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że podanie wniesione do Urzędu Skarbowego o oparafowanie księgi poboru etykiet na mąkę i kaszę (§ 22 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 19 VIII 1938 r. Dz. U. R. P. nr 61, poz. 477), wolne jest od opłaty stemplowej na mocy art. 142 pkt 23 ustawy o opłatach stemplowych. Zaświadczenie zaś, dokonane celem oparafowania wyżej wymienionych ksiąg, wolne jest od opłaty na mocy art. 160 pkt 1 w związku z pkt. 23 art. 142 ustawy o opłatach stemplowych.

Zakłady przemiału zboża mogą zaopatrywać się w etykiety (forma zapłaty) w kasie właściwego terytorialnie urzędu skarbowego lub w zarządzie gminy upoważnionym przez Izbę Skarbową do sprzedaży i wydawania etykiet, tylko na podstawie księgi poboru etykiet, oparafowanej przez kasę urzędu skarbowego lub zarząd gminy, upoważniony do wydawania etykiet.

WYDAWNICTWA

LITEWSKI MIESIĘCZNIK „PREKYBA" O POLSCE.

Wychodzące w Kłajpedzie litewskie czasopismo gospodarcze „Prekyba" (Handel) już od szeregu miesięcy poświęca zagadnieniom gospodarczym Polski coraz więcej miejsca i uwagi.

I tak w nr. 10 wymienionego wydawnictwa poza ogólnymi informacjami gospodarczymi m. in. o przemyśle solnym w Polsce, znajdujemy także dokładny wykaz taboru towarzystw: „Żegluga Polska" i „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" z uwzględnieniem poszczególnych linij żeglugowych, prowadzonych przez wymienionych armatorów. Poza tym opublikowany został wykaz przedsiębiorstw, skupionych w Radzie Interesantów Portu w Gdyni. Świadczy to o znaczeniu, jakie „Prekyba" przywiązuje do kwestii organizacji życia gospodarczo-morskiego w Polsce.

W nr. 11 kłajpedzkiego wydawnictwa z bardziej interesujących zagadnień poruszono m. in. polski przemysł tekstylny, a rynek litewski, wzrost ogólnej produkcji przemysłowej oraz obroty towarowe główniejszymi artykułami w Polsce. Na uwagę zasługuje przy tym zestawienie statystyczno-porównawcze wywozu główniejszych artykułów żywnościowych Polski i Litwy do Rzeszy Niemieckiej za miniony okres sprawozdawczym.

Jak wynika z wymienionego zestawienia przejętego z prasy niemieckiej, Litwa wywiozła we wspomnianym okresie: ptactwa i jaj za 1.508.000 RM, podczas gdy Polska w tym samym czasie podobnych towarów wywiozła za 4.926.000 RM. Porównanie to uważa „Prekyba" za bardzo charakterystyczne.

Z uwagi na przypuszczalne zwiekszenie swego zasięgu informacyjnego „Prekyba", jako pierwsze z litewskich czasopism gospodarczych założyło ostatnio swoje przedstawicielstwo na Polskę w Warszawie.

PRZEGLĄD POLSKO-FIŃSKO-ESTOŃSKI.

Puolalais-Suomalais-Eestiläinen Ileiskatsaus.

Już od 3 lat wydawane jest przez Towarzystwo Polsko-Estońskie przy współudziale Biblioteki Fińsko-Estońskiej przy Uniwersytecie J. Piłsudskiego w Warszawie czasopismo pod powyższym tytułem, poświęcone zagadnieniom intelektualnym, kulturalnym i gospodarczym w Polsce, Finlandii i Estonii.

Komitet Redakcyjny „Przeglądu Polsko-Fińsko-Estońskiego" składa się z Polaków, Finów i Estończyków, co daje gwarancję wszechstronności poruszanych na łamach jego tematów i zagadnień.

Ostatni, nr 8 „Przeglądu" wydany w maju — czerwcu 1938 r. przynosi spośród ciekawszych prac następujące artykuły: „Estonia jako kraj turystyczny" J. Kiiveta, „Bogactwo kopalniane Estonii" O. Kukkura, „Młynarstwo w Finlandii" G. Tigerstedta, „Stosunki handlowe polsko-fińskie" J. Mazowieckiego, kronikę bałtycko-skandynawską, kronikę ugrofińską, kronikę polską, fińską i estońską itd. Dla zorientowania naszych sąsiadów nad Bałtykiem w możliwościach turystyczno-uzdrowiskowych Polski, znajdujemy tu także przegląd naszych uzdrowisk z odpowiednio dobranymi ilustracjami. Pod względem redakcyjnym oraz graficznym czasopismo prezentuje się dobrze.

„Przegląd Polsko-Fińsko-Estoński" jest jednym z pozytywnych przejawów współpracy Polski z Finlandią i Estonią w zakresie zbliżenia kulturalnego. *(e. u.)*

GOSPODARKA WODNA NR 5 R. 1938.

Nr 5 czasopisma „Gospodarka Wodna" poświęcony został w znacznie większej, aniżeli dotąd mierze zagadnieniom gospodarki wodnej w naszym państwie. Spośród ciekawych prac, jakie znalazły się tutaj, wymienić należy: inż. E. Romańskiego „Gospodarka wodna na przełomie XX-lecia Niepodległości Polski", inż. J. Wowkonowicza „Naturalne drogi wodne i ich wykorzystanie", inż. T. Tillingera „Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w odrodzonej Polsce" oraz inż. A. Konopki i S. Wawrzkowicza „Melioracje w Odrodzonej Polsce". — Treść redakcyjna numeru poprzedzona została słowem wstępnym min. komunikacji Juliusza Ulrycha oraz wicemin. komunik. Juliana Piaseckiego.

Pod względem doboru i treści materiału, jak i z uwagi na staranną szatę graficzną ostatni numer „Gospodarki Wodnej" zasługuje na szczególne uznanie. Mniemać należy, że zagadnienie śródlądowych dróg wodnych, jako jeden z ważnych działów gospodarki komunikacyjnej znajdować tu będzie nadal najlepsze odbicie.

SPIS ORGANIZACYJ GOSPODARCZYCH — 1939 R.

Ukazał się „Spis Organizacyj Gospodarczych", opracowany na podstawie materiałów ankietowych zebranych przez Izby Przemysłowo-Handlowe. Wymieniona praca jest drugim z rzędu wydaniem Spisu, opublikowanego po raz pierwszy w r. 1936.

Spis obejmuje organizacje o charakterze społeczno-gospodarczym, działające w dziedzinie produkcji i wymiany objętej reprezentacją samorządu przemysłowo-handlowego.

Dane zawarte w publikacji, zaczerpnięte zostały z rejestru, prowadzonego stale przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Warszawie w zakresie ogólno-krajowym. — Zostały one zaktualizowane i uzupełnione, w drodze ankiety, rozesłanej za pośrednictwem izb przemysłowo-handlowych do wszystkich zrzeszeń, które w ten sposób miały możność bezpośredniego zweryfikowania przeznaczonego do druku materiału faktycznego.

WYDAWNICTWA WŁASNE IZBY.

Izba Przemysłowo - Handlowa, Referat Prasowy posiada jeszcze pewną ilość wydawnictw własnych, których spis wraz z ceną podaje się niniejszym do wiadomości:

Dr Tadeusz Bierowski
Wystawianie t. zw. czystych konosamentów w zamian za rewersy (1935 r.) — cena zł 1,50.

Bolesław Polkowski
Światowy Handel Zagraniczny i udział w nim Polski (1936 r.) — cena zł 1,00.

Dr Leon Felde
Awaria wspólna z uwzględnieniem prawideł Yorku i Antwerpii z r. 1924 z przemową Dr Bronisława Hełczyńskiego (1936 r.) — cena zł 2,00.

Tadeusz Marchlewski
Uaktywnienie handlu i pilne inwestycje ogólno pomorskie jako czynnik wzmożenia siły gospodarczej i obronnej Pomorza (1938 r.) cena 1,50.

Michał Korytowski
Zwyczaje handlowe na Pomorzu (1938 r.) — cena zł 1,50.

O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego
praca zbiorowa — Rozważania i materiały — 1938 r. — cena zł 1,50.

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ubiegłym tygodniu za śledzie solone, oclone i z własnych połowów oraz za inne ryby franco wagon Gdynia, w złotych:

śledzie solone z polskich połowów i importowane.

Firma „Mewa“ śledzie jarmuckie polskie połowy i importowane holenderskie mleczaki 88,— „Delfin“ matis i matful 78,—, smolmatis 70,—, spenty 62,—, szkockie 66,— do 67,—, stare jarmuckie AWOOD matis 68,—. **Firma „Korab“** jarmuckie mleczaki 88,— szkockie matis i matful 78,—, jarmuckie matful 78,— matis 76,— smolmatis 67,— spent 60,— jarmuckie importowane holenderskie oraz z polskich połowów w jednej cenie. Za dwie połówki o cztery złote drożej.

Firma „Pomorze“ wszystkie towary wyprzedane.

Importowane holenderskie firma „Britholl“ — jarmuckie mleczaki 86,—, matis 74.

Importowane angielskie — jarmuckie:

	smolmatis	matis	matful
trójka	75,—	81,—	brak
I trade	74,—	80,—	brak
ordinery	66,—	71,—	76,—

szkockie matiasy: za dwie połówki

	medium	selected	large
Lerwick	103,—	109,—	114,—
Stornoway	111,—	116,—	brak

szkockie twardo solone:

	połów lipiec	sierpień
crowny	71,—	73,—
Lerwick	72,—	78,—
PAF	78,—	80,—
Wick Stronsay	79,—	—

Importowane norweskie — SLOO 40,— do 44,—, VAAR 31,— do 36,—,
islandzkie norweskie 64,— dla 350/370
66,— dla 390/400
schneidehering 102,—

Śledzie świeże i zamrożone: norweskie zamrożone 50 kg — 26,— zł, holenderskie i belgijskie świeże za 100 kg — 55,— zł 10 — 12 sztuk, dorsze zamrożone za 100 kg bez głów czyszczone 70,— zl, importowane norweskie 100,— zł, dorsze drobne całe 40,— zł, filety rybne kg 1,90 zł I gatunek, 1,20 zł II gatunek za kg.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM.

Z uwagi na panujące ostatnio niepomyślne warunki atmosferyczne na morzu, wyjazdy rybaków na połowy zostały na przeciąg szeregu dni wstrzymane. W związku z powyższym daje się powszechnie odczuwać brak dowozu ryb głównie dorszy, szprotów i śledzików dla celów wędzarniczych.

Ponieważ zapoczątkowane niedawno połowy szprotów na głębi Gdańskiej nie dały jeszcze zadawalających rezultatów tak, iż nie wiadomo czy istotnie starczy surowca z własnych połowów, w sferach przemysłu rybnego na Wybrzeżu, dają się słyszeć głosy, domagające się importu dorszy i szprotów z zagranicy.

W związku z brakiem dowozu ryb, zapasy magazynowych dorszy, zamrożonych w Chłodni Rybnej w Gdyni są już na wyczerpaniu. Ostatnio sprzedany został także po dobrej cenie cały transport małych dorszy, których połowy, z uwagi na niszczenie młodego rybostanu, napiętnowaliśmy.

ENUNCJACJE O POLSKICH POŁOWACH DALEKOMORSKICH.

Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Mgr J. Kawczyński udzielił ostatnio „Kurierowi Bałtyckiemu“ wywiadu na temat polskiego rybołówstwa dalekomorskiego.

W wywiadzie tym Dyrektor Kawczyński poruszył szereg zagadnień, jak n. p. przesłanki gospodarcze polskich połowów dalekomorskich, stosunek Państwa i samorządu gospodarczego do tej dziedziny pracy, jak również aktualne zagadnienie ustosunkowania się własnych połowów do importu śledzi i ryb.

W enuncjacji tej znalazło również wyraz szereg zastrzeżeń, dotyczących samej organizacji przedsiębiorstw, a więc zagadnienie współpracy z obcym kapitałem, kwestia t. zw. „baz“ rybackich za granicą, sprawa spolszczania załóg rybackich na naszych statkach dalekomorskich połowów i szereg innych.

DALSZA ROZBUDOWA POLSKIEJ FLOTYLLI RYBACKIEJ.

Jak wynika z programu prac Stoczni Rybackiej w Gdyni, wymienione zakłady wybudują w roku 1939 — 3 serie kutrów rybackich w ilości 10 kutrów. W liczbie tej jedną serię będą stanowiły kutry do połowów dalekomorskich o długości 24 mtr., podczas gdy dwie pozostałe serie stanowić będą kutry, przystosowane do połowów przybrzeżnych.

Poza tym na zamówienie Ministerstwa Przemysłu i Handlu wybudowany zostanie w ciągu roku 1939 przez Stocznię Gdyńską stalowy lugier do połowów dalekomorskich.

Jak słychać, również poszczególne towarzystwa dla dalekomorskich połowów śledzi mają zamiar zwiększyć swój tabor pływający łącznie o kilka nowych jednostek rybackich.

PESYMIZM W ANGIELSKICH KOŁACH ŚLEDZIARZY

Angielski „Herring Board“ wydał w tych dniach z okazji zmiany swego składu bardzo ciekawe sprawozdanie o stanie angielskiego rybołówstwa śledziowego, przepełnione dużym pesymizmem z powodu dalszego cofania się angielskiego eksportu śledzi za granicę. Z tej też przyczyny podnoszą się głosy za wzmożeniem konsumpcji wewnętrznej przez polepszenie jakości dostarczanego towaru, oraz obniżkę jego ceny.

W roku bieżącym brytyjski eksport śledzi dzięki dwom okolicznościom mógł się poważniej rozwinąć. W pierwszym rzędzie wskutek ograniczenia przez Rzeszę Niemiecką produkcji śledziowej z 1.050.000 beczek na 750.000, po drugie wskutek częściowego wyeliminowania Holandii z rynku z powodu jej trudności pieniężno - dewizowych. Są to jednak bardzo przemijające okoliczności, tak, że w przyszłości Angielska Rada Śledziowa oczekuje raczej zmniejszenia eksportu a zatem i produkcji, która obracać się będzie w granicach około 1.500.000 crans, o wartości mniej więcej 2.000.000 Ł. Okazuje się, że w celu utrzymania całej angielskiej floty rybackiej, trzeba zwiększyć połowy o około 400.000 crans o wartości około 500.000 Ł. Poszukiwania za nowymi rynkami zbytu zdaniem Rady nie przyniosły większych rezultatów, tak że pozostało jedynie obniżenie ceny przez redukcję kosztów samych połowów. Osiągnąć to można przede wszystkim przez wyposażenie kutrów w motory zamiast w maszyny parowe jako mniej ekonomiczne, gdyż tylko przez obniżkę ceny zdaniem Rady możnaby osiągnąć zwiększenie zbytu w kraju i za granicą. Z drugiej strony angielscy rybacy śledziowi wysłali memoriał do Departamentu Rybackiego, w którym proponują udzielanie przez Rząd dla statków o 7 ludziach załogi subwencji w formie co najmniej zwrotu 25% kosztów połowów, co wynosiłoby około 100 Ł w sezonie, czyli 200 Ł rocznie. Przewiduje się, że subwencja wynosiłaby około 155.000 Ł rocznie. Propozycję tę uzasadniano przy tym, że suma 30 Ł rocznie na rybaka nie jest wygórowana, gdyż zasiłki na wypadek braku pracy na pewno wyniosłyby więcej. Sfery rybackie Wielkiej Brytanii widzą w tej propozycji jedyny racjonalny sposób wyjścia z trudności.

Mimo przychylnego nastawienia do spraw rybołówstwa Rząd Angielski odmówił udzielenia wspomnianej subwencji, motywując stanowisko swoje okolicznością, że subwencje na zwrot kosztów eksploatacyjnych przewidziane zostały przez ustawę, tyczącą się przemysłu śledziowego t. zw. Herring Industry Act z r. 1938, w której jest projekt wyasygnowania sumy 375.000 Ł w ciągu 5 lat na pomoc rybakom dla zaopatrywania się w nowe motory do kutrów, oraz celem ułatwienia w sprzedaży śledzi. Właśnie akcja pomocy w zakresie modernizacji floty rybackiej ma na celu potanienie kosztów produkcji, podczas gdy memoriał rybaków obejmował sprawę pomocy dla przestarzałych dryfterów parowych. O ile więc odpowiedź powyższa jest zgodna z zasadami polityki Rządu Angielskiego, o tyle jednak podnoszą się głosy w angielskiej prasie fachowej, że mimo wszystko należy okazać pomoc rybakom, którzy tyle dobrego zdziałali podczas wojny. E. U.

NOWE NIEMIECKIE PRZEDSIĘBIORSTWO POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

Ostatnio założono w Hamburgu nowe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Hochseefischerei Hamburg Andersen & Co A. G.“. Kapitał wynosi około 7.000.000 RM i związany jest z Koncernem Marsz. Göringa, miastem Hamburgiem i Głównym Zjednoczeniem Niemieckiego Gospodarstwa Rybnego, czyli wchodzi w ramy planu czteroletniego. Towarzystwo posiadać będzie obok nowoczesnych składów, własną chłodnię i wytwórnię lodu. Ponadto zajmować się ono będzie zamrażaniem ryb na statkach - chłodniach, jak również dokonywaniem przerobu ryb na mączkę rybną, na tran i olej. W tym celu zamówiono w stoczni jeden statek - fabrykę.

CUXHAVEN OTRZYMA DRUGI PORT RYBACKI.

Cuxhaven, który jak wiadomo jest jedną z baz dla niemieckich połowów dalekomorskich, a ostatnio i gdańskich, przystąpił do budowy nowego portu o długości 900 m a 100 m szerokości. Na południowej stronie portu staną 3 hale przetargowe i do przepakowywania, każda o wymiarach 250 m długości i 50 m szerokości, po przeciwnej stronie będą mieli armatorzy swoje składy techniczne i dla bunkru. Nowe pomieszczenia będą mogły przyjąć około 50.000 q. ryb.

CZY ESTONIA PODNIESIE CŁO NA MĄCZKĘ RYBNĄ?

Według doniesień z Tallina na posiedzeniu estońskiej Rady Ministrów zastanawiano się nad sposobami lepszego wykorzystania połowów śledziowych. Minister Rolnictwa wniósł sprawę przerobu mączki rybnej, która w porównaniu z zagranicą, w Estonii jest znacznie droższą. Niemniej sprawy zniesienia na nią cła nie załatwiono. Przeciwnie stwierdzono, iż zarówno fabrykacja mączki, jak i zasalania nadal wymagają wydatnej pomocy rządowej.

ULEPSZENIE W NORWESKICH POŁOWACH.

Z Aalesund donoszą, iż dokonano wynalazku pewnych ulepszeń, mających duże zastosowanie praktyczne. I tak udało się zwiększyć siłę motorów przy pomocy specjalnego urządzenia pompowego i hydraulicznego do tego samego stopnia sprawności, jak urządzenia parowe. Przez to elastyczne przeniesienie siły uzyskuje się wyzyskanie sprawności motoru do 90%.

Z Moldy znowu donoszą, iż tamtejszy rybak dokonał i wypróbował wynalazek o dużym znaczeniu dla rybołówstwa. Chodzi tu o motor mały do połowów na wędkę ciągnioną. Pozwala on na wyrzucenie sznura z haczykami tak daleko, aż dosięgnie gruntu, po czym zaczyna go podnosić do żądanej wysokości i następnie w oznaczonych odstępach czasu wciąga i wypuszcza sznur. Kiedy zaś ryba złapała się na hak — wciąga sznur automatycznie na powierzchnię wody, umożliwiając rybakowi odczepienie zdobyczy. Założenie kilku takich motorków zwiększyłoby znacznie szanse połowów.

LOTNICTWO NA USŁUGACH POŁOWÓW. DALEKOMORSKICH.

Na morzu Północnym zastosowano z dużym powodzeniem obserwację z samolotu pochodu ławic śledzi oraz informowanie i kierowanie flotyllą rybacką. Bodźcem do korzystania z tego sposobu usług lotnictwa były duże koszty, związane z wyszukiwaniem przez rybaków miejsc połowów. Obliczają, że n. p. flotylla 300 statków rybackich, pracująca koło wysp Szetlandzkich wydawała dawniej na ten cel około Ł 90.000 w ciągu sezonu.

Eksperyment, zainicjowany przez towarzystwo połowów dał tak dobre rezultaty, że dalszymi pracami w tym kierunku i ich finansowaniem zajął się „British Herring Industry Board". Łodzie, których połowy były kierowane z samolotu, uzyskały po 87, 75 i przeszło 100 crans (1 crans = 750 śledzi), natomiast łódź samodzielnie pracująca bez pomocy lotnika tylko 15 crans. Należy również zaznaczyć, że dla korzystnych wyników duże znaczenie posiadają warunki powietrzne i doświadczenie obserwatora.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja w handlu hurtowym towarów kolonialnych na skutek utrzymania restrykcyj dewizowych i kontyngentowych pogorszyła się znacznie w stosunku do poprzedniego okresu. Niektóre firmy wyprzedały posiadane zapasy towarów kolonialnych i spożywczych i są obecnie bez towaru. Mają one wprawdzie towar w magazynach celnych w Gdyni, lecz nie mogą clić i wprowadzić na rynek z braku pozwoleń przywozu i przydziału dewiz. Sezon gwiazdkowy, w którym importerzy liczyli na wzmożenie obrotów i powetowanie sobie strat poniesionych w innych okresach, zawiódł w tym roku prawie zupełnie.

Brak dostatecznej ilości towaru, wstrzymanie wzgl. zredukowanie do minimum kontyngentów przywozowych oraz niezałatwienie dotychczas wniosków o przydział dewiz, pociągnęło za sobą zwyżkę cen na poszczególne towary. Zwyżka ta wynosi od 5 do 15% w stosunku do cen w poprzednim okresie.

Obroty towarowe są w tym roku znacznie mniejsze niż w latach poprzednich. Natomiast obroty gotówkowe wahają się w granicach obrotów zeszłorocznych.

Kawa surowa:

Na rynkach zagranicznych ceny na poszczególne gatunki kaw spadły o kilka punktów. Popyt jest mniejszy niż w poprzednim okresie. Na rynku krajowym popyt dość duży. Podaż kawy niedostateczna wskutek braku zezwoleń przywozowych i przydziału dewiz. Ceny kawy zwyżkowały w stosunku do poprzedniego okresu o 2 do 5%, zależnie od gatunku towaru. Wzrost cen w stosunku do pierwszej połowy listopada wynosi 7 do 15%. Ceny kształtują się na 1 kg kawy oclonej loco magazyn importera następująco:

Rio 7 — 3,45 do 3,60 zł, Santos — zł 4,05 do zł 4,45, Guatemala zł 5,40 do 5,70, Tanganika zł 4,70 do 4,95, Capitania zł 3,80 do zł 4,—.

Herbata:

Na rynkach zagranicznych, o ile chodzi o tranzyt, obroty są średnie. Natomiast przy lokalnej sprzedaży popyt słaby. Ceny spadły o 5 do 15 punktów, zależnie od gatunku i pochodzenia herbaty.

Tendencja na rynku krajowym wskutek braku towaru, w dalszym ciągu mocna. Ceny zwyżkowały w stosunku do poprzedniego okresu o dalsze 10% do 15%, w zależności od gatunku i pochodzenia towaru. Ceny za herbatę z normalnych kontyngentów przewyższają już ceny za herbatę z transakcyj wiązanych. Dowozy herbaty są średnie. Towaru nie można jednak sprowadzić na rynek z braku kontyngentów przywozowych wzgl. przydziału dewiz. Orientacyjne ceny są następujące za 1 kg towaru oclonego: Cejlon pospolity zł 14,25 do 15,50, Cejlon średni zł 15,— do zł 17,—, Cejlon specjalny od zł 17.— wzwyż, Sumatra zł 15,— i wzwyż, Darjeeling zł 16,50 do zł 20,—.

Korzenie:

Na rynkach zagranicznych tendencja słabsza, ceny zniżkowe. W kraju wskutek braku pozwoleń przywozu i przydziału dewiz tendencja w dalszym ciągu mocna na wszystkie gatunki korzeni. Podaż korzeni jest mniejsza od zapotrzebowania. Ceny zwyżkowały od 2 do 5%. Kształtują się one następująco na 1 kg towaru oclonego: pieprz czarny zł 3,55

do zł 3,70, pieprz biały zł 4,15 do zł 4,30, piment zł 6,45 do zł 6,60, cynamon Lignea zł 5,50 do zł 5,65, cynamon Cassia Vera zł 6,55 do zł 6,70.

Owoce suszone:

Tendencja w dalszym ciągu mocna. Na sułtanki tureckie, śliwki amerykańskie, migdały włoskie, rodzynki i koryntki greckie ceny zwyżkowe. Zwyżka cen dochodzi od 10 do 25% zależnie od gatunku towaru. Brak jest na rynku szczególnie śliwek amerykańskich i ceny za ten artykuł wzrosły od zł 1,70 — zł 1,80 za kg, zależnie od wielkości śliwek. Sułtanki tureckie sprzedaje się po zł 1,95 do zł 2,15, zależnie od typu towaru, migdały włoskie, słodkie po zł 7,20 do zł 7,60, orzechy tureckie laskowe po zł 3,80 do zł 4,—, jądra orzechów laskowych — włoskie, po zł 6,30 do zł 6,60, orzechy ziemne po zł 2,20 do zł 2,40, daktyle francuskie po zł 16,50 do zł 19,— za skrzynkę 5 kg, śliwki rumuńskie w workach wielkości 110 do 120 po zł 1,25 do zł 1,30. Na figi greckie ceny spadły o zł 0,05 za kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOKOLONIALNYCH.

Dnia 2 grudnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Oksywie" z transportem 3.387 kg pieprzu, 640 kg herbaty i 700 kg migdałów.

s/s „Peru" wyładował dnia 4 grudnia 400 skrzyń herbaty wagi 5.240 kg.

Dnia 6 grudnia przybył do Gdyni s/s „Patroclus" z ładunkiem 33 skrzyń herbaty o wadze 1.603 kg.

s/s „Sibajak" wyładował w tym samym dniu 14 worków — 1.200 kg kawy.

s/s „Demps", który nadszedł również 6 grudnia przywiózł transport 24 worki pieprzu wagi 1.570 kg.

s/s „Vingaland" przybył do Gdyni dnia 6 grudnia z transportem 50 worków rodzynek wagi 1.250 kg oraz 12.548 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich.

Dnia 7 grudnia nadszedł do portu gdyńskiego s/s „Poznań" i wyładował 1.590 kg kawy.

S/s „Chorzów" przywiózł do Gdyni dnia 7 grudnia 6.177 kg pieprzu, 4.589 kg różnych korzeni, 307 kg cynamonu, 2.244 kg masła kakaowego, 1.342 kg pimentu, 7.568 kg kawy oraz 4.319 kg herbaty.

Dnia 8 grudnia nadeszło do Gdyni na s/s „Bernicia" z Neapolu 7.000 kg orzeszków, 2.100 kg kasztanów jadalnych i 700 kg migdałów słodkich bez łupin.

s/s „Algeria" przybył do Gdyni dnia 9 grudnia z transportem 6.000 kg migdałów, 1.000 kg orzechów.

Ostatni transport bananów nadszedł do Gdyni dnia 9 grudnia na s/s „Wiborg".

Dnia 11 grudnia nadszedł do Gdyni s/s „Lech" z ładunkiem 16.037 kg herbaty i 7.050 kg kawy.

s/s „Boreland", który nadszedł do Gdyni dnia 11 grudnia przywiózł z Algeru 2.533 skrzyń pomarańcz, z Istambulu, 416 worków orzechów, z Izmiru 12.031 colli sułtanek i fig, 1.000 colli rodzynek i 200 skrzynek sułtanek, dla Gdańska z Istambulu 49 worków orzechów i 1.178 colli sułtanek i fig z Izmiru.

W dniach najbliższych spodziewany jest w Gdyni s/s **„Hispania"** z **transportem** ca **16.000 skrzyń** cytryn włoskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły w czasie od 1 do 13 grudnia 3 aukcje, których przebieg przedstawia się następująco:

Dnia 2 grudnia wystawiono: 832 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 832 sk. w cenie 36—38 zł 1 skrzynia; 1.050 klatek mandarynek greckich — sprzedano 1.050 kl. w cenie 14.85—15.— zł 1 klatka; 94 worków orzechów laskowych — sprzedano 94 w. w cenie 3.38—3.45 zł 1 kg.

Dnia 6 grudnia wystawiono: 30 worków migdałów włoskich bez łupin — sprzedano 30 w. w cenie 6.80—6.85 zł 1 kg; 400 worków koryntek greckich — sprzedano 40 w. w cenie 1.16—1.17 zł 1 kg; 800 skrzynek sułtanek greckich — sprzedano 800 sk. w cenie 1.80—1.85 zł 1 kg; 350 skrzyń grapefruitów palestyńskich — sprzedano 200 sk. w cenie 21—25.80 zł 1 skrzynia; 180 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 180 sk. w cenie 1.31—1.35 zł 1 kg.

Dnia 10 grudnia wystawiono: 518 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 518 kl. w cenie 1.58—1.66 zł 1 kg; 940 skrzynek daktyli marok. i alger. — sprzedano 940 sk. w cenie 16.65—17.— zł 1 skrzynka; 800 skrzynek sułtanek greckich — sprzedano 800 sk. w cenie 1.83—1.89 zł 1 kg; 600 worków fig greckich — sprzedano 600 w. w cenie 1.05—1.06 zł 1 kg; 125 skrzyń grapefruitów palestyńskich - wycofano; 488 skrzyń pomarańcz palest. sprzedano 488 sk. w cenie 1.34—1.41 zł 1 kg; 230 beczek jabłek włoskich — sprzedano 230 b. w cenie 1.20 zł 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W bieżącym tygodniu ceny pomarańcz palestyńskich kształtowały się w handlu hurtowym ca 1.40 — 1.50 zł za 1 kg. Zainteresowanie tym artykułem jest dosyć silne.

Pomarańcze i mandarynki włoskie, które nadchodzą w mniejszych ilościach znajdują chętnych nabywców i sprzedawane są po dobrej cenie: pomarańcze 1.60 — 1.80 zł za 1 kg, mandarynki 17—18 zł klatka ca 11 kg brutto.

Cytryny włoskie sprzedawane są po cenie ca 76.— zł para, tak jak zapowiedzieliśmy w ostatnim numerze stosownie do przewidywanych przez kupców cen.

Grapefruity palestyńskie osiągają w porównaniu z rokiem ubiegłym niskie ceny. Sprzedaje się je w hurcie po 28—30 zł skrzynia.

Jabłka kanadyjskie, które nadeszły w ilości ca 2—3 tys. beczek, kształtują się w dużej rozpiętości cen, 1.20 — 2.— zł za 1 kg zależnie od gatunku.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 grudnia br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 7.547 skrzyń pomarańcz, 12.608 klatek mandarynek, 798 skrzyń cytryn i 5.239 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dn. 30 listopada br. zapas pomarańcz wzrósł o ca 500 proc., mandarynek o ca 600 proc., grapefruitów o ca 20 proc. Zanotowano również nowy transport cytryn, pojawił się w miejsce braku tego artykułu w poprzednim okresie sprawozdawczym.

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

Dostawy światowe kawy w pierwszych czterech miesiącach nowego zbioru są szacowane na 8,936,209 worków wobec 7,400,621 worków, dostawionych w tym samym okresie roku 1937. Stanowi to zwyżkę 20,7 proc. Sama Brazylia dostarczyła z tego 5,948,467 worków czyli 51,8 proc. więcej, aniżeli w ubiegłym sezonie. Obecna produkcja światowa jest jeszcze raz taka wielka, jak 20 lat wstecz, tj. około 40 proc. powyżej konsumpcji światowej. Ceny na kawy niebieskie, które tak znacznie poszły w górę w ostatnim czasie, zniżkowały ostatnio z powodu nadchodzących nowych zbiorów, które się w tym roku opóźniły. Prawdopodobnie jednak ceny niebieskich kaw pozostaną na obecnym poziomie.

Brazylia:

Z 86,968 plantacyj w stanie Sao Paulo 93,78 proc. jest w rękach mniejszych plantatorów mających poniżej 50,000 drzew kawowych. Pozostałe 6.22 proc. znajdują się w rękach większych fazenderos - właścicieli od 100 tys. do 1,000,000 drzew. W październiku br. zniszczono 636,000 worków, tak że w czterech miesiącach obecnych zbiorów zniszczono ogółem 2,218,000 worków. — Obecne zbiory gatunku Victoria wynoszą 300,000 worków.

Costa Rica:

Rozpoczęto zbierać we wrześniu, a pierwsze transporty wyszły przy końcu października. Obecne zbiory są od 10 do 30 proc. mniejsze od poprzednich, lecz przez wyższe ceny i lepszą jakość kawy — plantatorzy spodziewają się dochodu w wysokości z ubiegłego sezonu lub wyższego.

San Salvador:

Ze zbiorów sezonu 1937/38 sprzedano aż do lipca wszystkie myte kawy. Przewaga ładunków we wrześniu składała się z niemytych kaw, tak że pozostało około 4,600 worków nie sprzedanych na końcu sezonu ubiegłego. Nowe zbiory wynoszą około 1,000,000 worków (868,150 worków w roku 1937/38), z czego już 25 proc. sprzedano.

Colombia:

Do 30 czerwca 1938 zbiory wyniosły 4,495,997 worków po 60 kg. Z tego 4,145,997 worków wyszło na eksport, a 350,000 worków na konsumpcję wewnętrzną. Nowe zbiory są szacowane na około — 4,250,000 worków. Kolumbijskie kawy, które już notowano po 14,5 centów USA, spadły na 13,5 cts. — Medellin Excelso.

Venezuela:

Nowe zbiory będą o 50—60 proc. niższe od zbiorów zeszłorocznych, czyli wyniosą 475,000 worków. Z portu Maracaibo wyeksportowano we wrześniu 13,417 worków, z czego do Niemiec poszło 4,490, do Czechosłowacji 783 i do **Polski 384** worków.

Nicaragua:

Zbiory na sezon 1938/39 wynoszą około 250,000 worków.

Cuba:

Zbiory na sezon 1938/39 wynoszą około 511,000 worków.

Haiti:

Zbiory na sezon 1938/39 wynoszą około 325,000 worków.

Mexico:

Organizacja „AGRARISTAS", która przeprowadza wywłaszczenie terenów cudzoziemców, dotarła obecnie do stanu Tapachula, gdzie rozdzieliła pomiędzy robotników najlepsze plantacje, tak że obecnie w tym stanie 40 proc. produkcji przeszło w ich ręce. Wynikiem tego spodziewana jest mniejsza produkcja. Tylko ten kto zna kraje tropikalne i trudności, z jakimi musi walczyć pionier w zdobyciu nowych terenów, wie co znaczą takie kroki agrarystów, którzy przejmują gotowe plantacje.

Herbata:

Eksport z Calcutty i Chittagongu do Anglii w drugiej połowie września wynosił 24,150,000 lbs w porównaniu do 21, 330,000 lbs w roku 1937. Konsumpcja światowa w roku 1937 powiększyła się o 10.935.000 kg do 399.549.000 kg. Powiększenie to było spowodowane w pierwszym rzędzie przez zwiększoną konsumpcję Rosji Sowieckiej o 3 mil· kg, Stanów Zjednoczonych o 6 milionów kg i Afrykę o 2.000.000 kg. W krajach produkcyjnych obowiązuje pewna restrykcja w eksportowaniu i jeszcze znacznie większe ilości musiały by być konsumowane, zanim granica restrykcji mogłaby upaść.

Notowania nowojorskie w USA centach.

Brazylia:	15 listopada	15 październ.
Santos 4 C&F	7,20—7,60	7,10—7,40
Rio 7/8 C&F	4,85	4,60
Jawa Robusta Washed C&F	6,35	6,25
Maracaibo Trujilo	7,25	7,25
Maracaibo Cucuta washed	13,—	13,—
La Guyara Puerto Cabello washed	12,—	12,5
Colombia		
Bogota Good Washed	13,25	13,75
Manizales Excelso	13,5	14,—
Medellin Excelso	14,00—14,25	14,5
Mexico Cordoba washed	12,—	12,5
Haiti handpicked choice	7,00— 7,25	7,25
Jamaica good ordinary	7,—	7,—